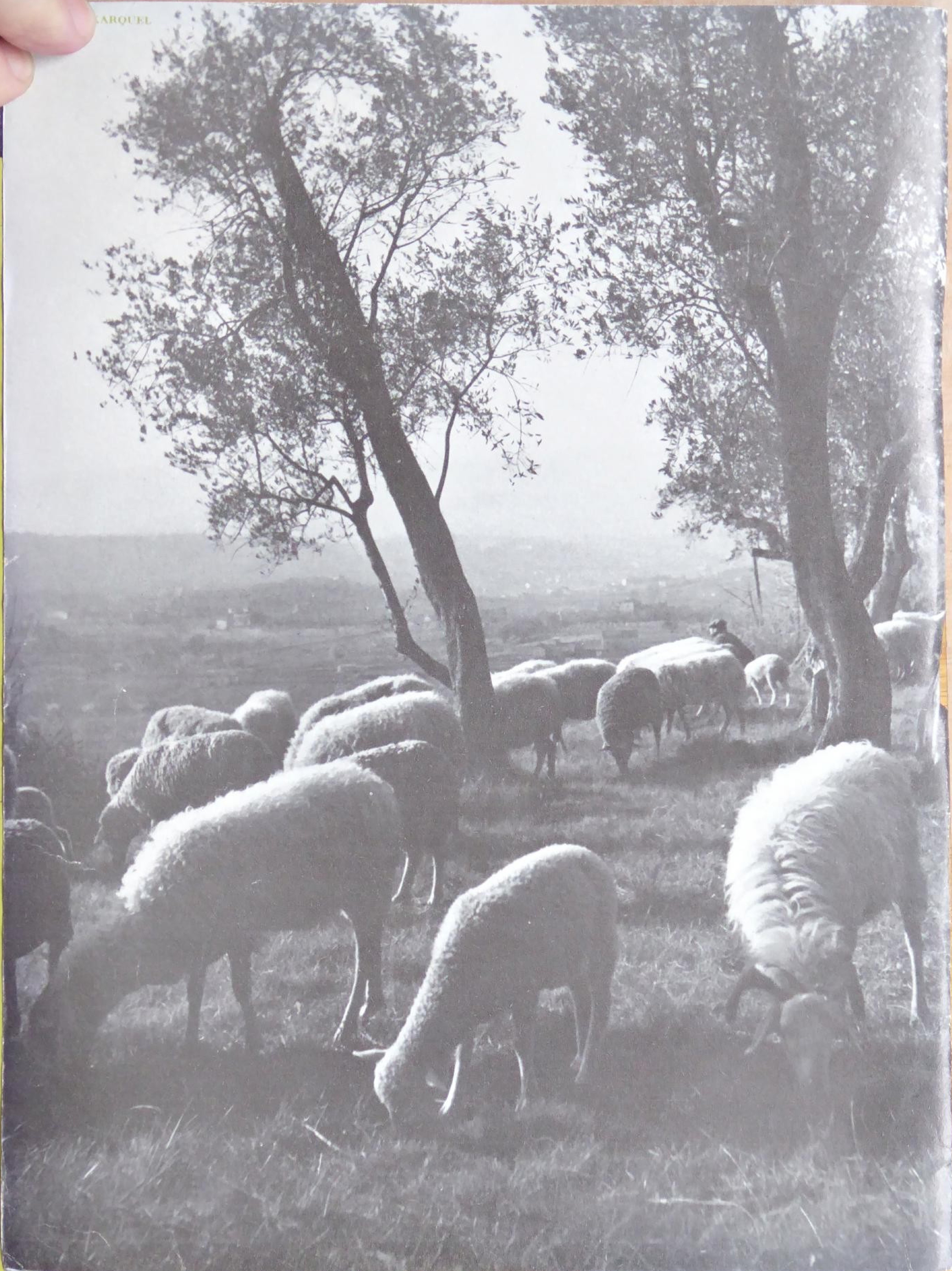
MARS 1952 Esso NUMÉRO 51

REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL

ESSO STANDARD

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE



KARQUEL

ESSO
REVUE
51
MARS 1952
PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL
Rédacteur en Chef-Gérant : P. MOREL
Rédaction : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES (8e)
Tél. BAL. 46-24 - Postes 241 et 321
MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE FRANCE

C'EST avec un grand plaisir — doublé d'un grand intérêt — que j'ai assisté il y a quelques jours à une réunion d'un caractère assez nouveau à Port-Jérôme. Quelques jeunes ingénieurs avaient été invités à présenter à l'assistance un certain nombre de problèmes posés par notre programme de modernisation, problèmes étudiés dans le cadre des services techniques et des laboratoires, en fonction des besoins de la clientèle et des possibilités de nos installations. Les auditeurs de leurs exposés étaient des Directeurs et Cadres de notre Société, avec notamment une participation importante de la Direction Commerciale. Celle-ci d'ailleurs, entend bien étendre à toute notre organisation de distribution le bénéfice de semblables contacts.

Je vous entretiens de cette réunion — bien qu'elle n'ait concerné que des Cadres — pour deux raisons :

— La première, c'est que vous devez saisir tout l'intérêt que notre Société porte à la recherche et aux études techniques, dans une lutte constante pour l'amélioration de nos fabrications, lutte menée par des hommes dont le métier est de faire des hypothèses — j'allais dire des suggestions — et de les pousser le plus loin possible. La somme d'intelligence et de foi nécessaire à ces hommes pour réussir dans de semblables activités vaut bien qu'on leur rende en cette occasion un hommage particulier.

— La seconde, c'est que ces hommes, qui nous ont confié leurs soucis et leurs espoirs scientifiques et techniques étaient des jeunes, et avaient été choisis précisément à cause de cette qualité. A Esso Standard, nous attachons une vertu particulière au dynamisme et à l'esprit d'initiative des jeunes. Qu'ils sachent bien que je suis avec eux et avec tous ceux qui ont su conserver la jeunesse du cœur et celle de l'esprit.

S. SCHEER
PRÉSIDENT
DIRECTEUR
GÉNÉRAL

S O M M A I R E

SOIRÉE ANNUELLE « ESSO SPORTS » 2
FIN D'ANNÉE EN PROVINCE 4
... ET A PARIS 12
L'A.B.C. DE L'AUTOMOBILE 14
CRIS DE JOIE, SALLE PLEYEL ! 16
L'AGRICULTURE FRANÇAISE (2e PARTIE)
— SITUATION DE L'AGRICULTURE 18

Nouvelles brèves 31
Nouvelles de l'Automobile 32
Nouvelles de l'Aviation 33
Revue de la Presse 34
Nouvelles scientifiques 35
Chronique sociale 36
Nouvelles des divisions 36
Distinctions, Gratifications 37
Petits Echos de l'Industrie Pétrolière 38
Nominations, Promotions 38
Sports 40
Entre-Nous 41

La reproduction de nos articles et documents doit être soumise à notre autorisation.

NOTRE COUVERTURE : Noël est loin déjà mais toute la joie de cette fête familiale ne se reflète-t-elle pas encore dans ce visage d'enfant ?

dans les Coulisses ...

SOIREE ANNUELLE A LA MUTUALITE

« La Soirée Annuelle du Club Esso-Sports a remporté un succès sans précédent. »

J'aurai scrupule à dire le contraire, puisque le club lui-même s'exprime ainsi dans son bulletin ! D'autant plus que cette soirée fut très réussie, c'est vrai, mais un journaliste, n'est-ce pas, doit faire son métier. Il ne s'agit pas pour lui de rédiger un « rapport » ou d'encenser systématiquement. *Esso Revue* a son franc-parler et ce n'est pas pour faire des compliments à tout le monde que je prends la plume aujourd'hui. La flatterie dégrade, la critique améliore. Alors, allons-y....

Mademoiselle Jacqueline Joubert, vous êtes charmante. Mais la radio, la télévision et les magazines spécialisés vous ont rendu hommage et le feront encore longtemps. Que peut ajouter *Esso Revue* ? Vous remercier d'être venue et d'avoir si gentiment pénétré pour un soir « l'intimité Esso » en présentant son spectacle annuel, le plus gracieusement possible ? Je vous vois sourire... « C'est mon métier. » Vous le faites si gentiment que je ne saurais m'attarder sans m'attendrir. On pourrait croire, alors, que dans les coulisses où j'ai passé ma soirée, c'est vous, bien plus que le spectacle, que j'ai regardé !... Mais pourquoi « dans les coulisses », allez-vous penser ?

C'est là vraiment la place de tout reporter. S'il doit critiquer ou juger, il lui faut, avant tout, comprendre et, derrière le rideau, auprès des machinistes et des électriciens, à côté du pompier placide, du régisseur nerveux, de la speakerine qui, entre deux annonces, répare le désordre qui a pu survenir dans sa toilette ou sa coiffure, entouré des artistes qui attendent, le cœur battant, le moment de « passer », dans cette atmosphère surexcitée, là, je crois, on comprend mieux le travail de ceux qui sont venus pour nous distraire.

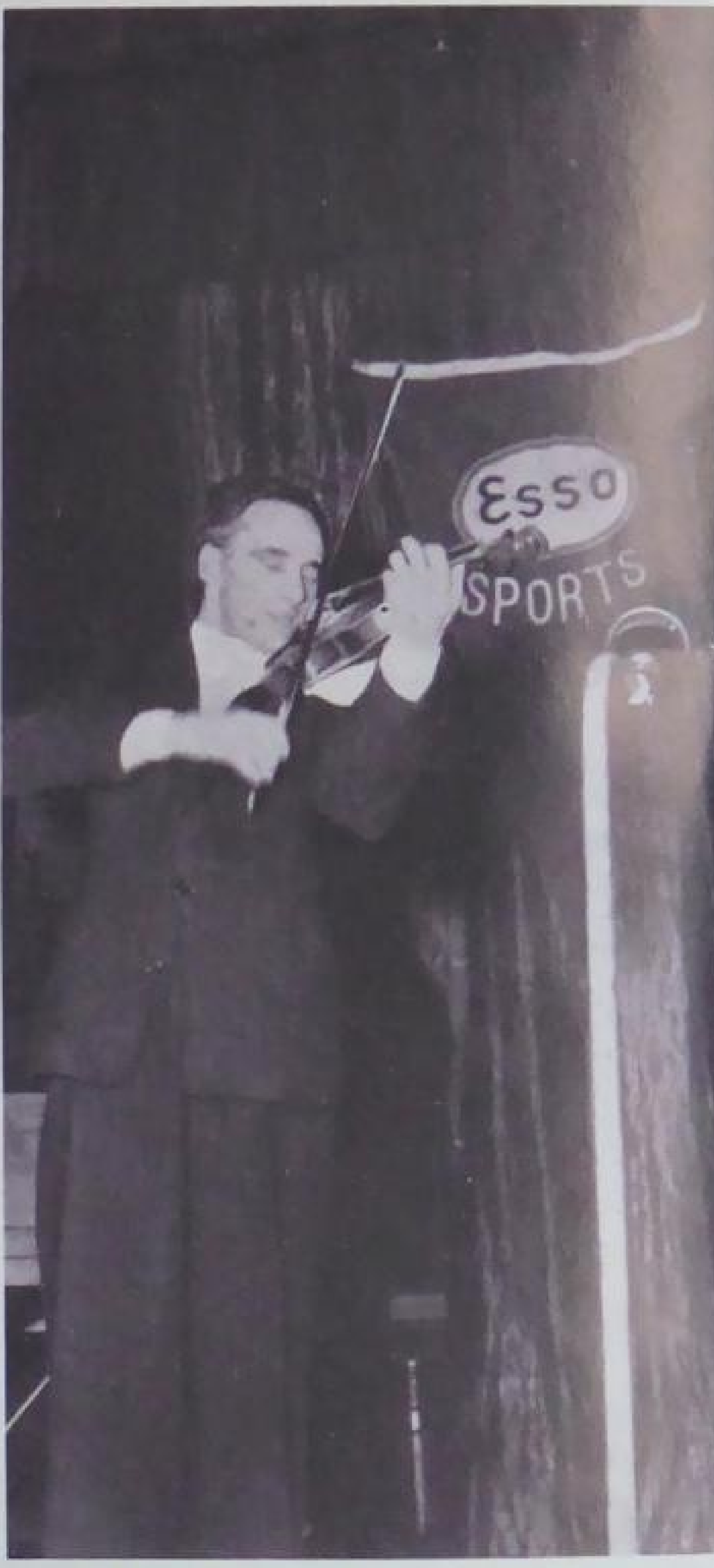
En règle générale, et c'est bien connu, la plupart ont le trac. N'a-t-on pas dit qu'il était une garantie de talent. C'est bien ce que je pensais et disais à nos amis du groupe artistique que dirige avec persévérance Michel Mariné.

— « Chut ! » Sur la scène, devant le trou noir que représente le public — une salle comble ! — A. Baillat, P. Charles et J. d'Orbigny jouent, pour le plaisir de tous et sans doute pour eux-mêmes ou en eux-mêmes. Ce que je trouve admirable, sans parler de leur talent, c'est d'aimer à ce point la musique, d'en être tellement pénétré, que lorsque je croise M. Charles dans un couloir de la Société, je me demande toujours ce qu'il fait là, une serviette au bout du bras au lieu d'un violon ! C'est dire combien sa personnalité et sa virtuosité ont su nous influencer. Pour l'instant, le trio des instrumentistes s'en retourne, silencieux, vers leur loge, après avoir cédé la place à Nina Landa. Nina Landa nous la connaissons et l'avons déjà apprécié, mais s'il m'est permis une critique (je lève le doigt timidement) je pense qu'un peu de travail encore pour mieux placer la voix.. et la respiration. Qu'en pensez-vous, M'sieur Mariné ? Mais c'est déjà très bien ainsi.

— « Tiens ! Pierre Dac ! En effet, nerveux (si possible), plutôt taciturne, Pierre Dac attend Francis Blanche. M. Blanche n'est jamais en retard, mais arrive toujours à la dernière minute. « C'est crispant. »

Je me proposais d'échanger avec le Roi des Loufoques des propos susceptibles d'amuser les lecteurs de la revue, seulement M. Dac m'a avoué lui-même qu'il n'était pas drôle !

Je suis bien trop poli pour contredire un monsieur que je ne connais intimement que de vue, et m'en suis donc retourné vers M. Blanche, mais le pauvre venait de traverser Paris à grande vitesse et suait, suait des grosses gouttes, pleines d'esprit... Nous avons échangé, malgré tout, quelque trois mots, puis je n'ai plus eu le temps car, à la fête annuelle, et même dans les coulisses, il faut bien rire. J'ai donc écouté le tandem loufoque, à la conversation décousue, bien drôle et parfois même spirituelle, ce qui n'est pas du tout la même chose ! Ce qui est certain, c'est que nous avons ri et que personne n'a pensé un seul instant : « Ah ! la barbe », en écoutant les heureux auteurs de « malheur aux barbus ». J'allais oublier de dire un mot des Rilenders, patineurs acrobatiques, dont le numéro a obtenu un succès légitime. Ces attractions, de force, de puissance (je pense également aux Brix Brothers), sont très belles à voir de la salle et soulèvent à coup sûr notre admiration. Dans la coulisse, l'impression est plus profonde encore quand, après un dernier salut, un dernier sourire, ces athlètes retournent vers leur loge, éreintés, épuisés, avant d'aller présenter leur « tour de force » dans un autre spectacle. « Tour de force » oui, leur numéro et même leur vie ; que de sacrifices, d'efforts, de volonté demande ce métier. Combien a-t-il fallu d'heures de travail, de luttes contre soi-même pour maintenir en équilibre une joie de quelques instants ! Et les années de jeunesse passées, ces acrobates, qui ont retenu mille et mille spectateurs en haleine, quittent la scène à tout jamais, sans même souvent laisser un nom.



M Charles dans son solo de violon.

La charmante Jacqueline Joubert.

Fred Clifton, l'amuseur franco-américain, réalise lui aussi, en un tournemain, certains tours de passe-passe autour des poignets. Ce monsieur doit posséder chez lui une coquette collection de montres. De plus, il ajoute à son talent un accent fort bien étudié ! Amuseur, il amuse ; le but est atteint. D'autant plus qu'il rend les montres !

— Entr'acte. Dans la coulisse, pendant l'entr'acte, on papote, on fait connaissance. Il y a un monde fou en plus des artistes et des techniciens : des parents, des amis. On y parle des numéros précédents, on regarde le programme. — Qui passe maintenant ? — Serge Imhof. On règle les éclairages, on installe le piano. Notre compositeur-chanteur a le trac. Doit-on dire qu'il sait, sans comédie, se donner des coups de pieds là où il faut pour aborder le public, souriant. Ce soir, il va créer une chanson, si les deux premières passent ! En premier : « Je préfère chanter » (on le comprend). La musique est légère, joyeuse et bien agréable à entendre ; puis, le grand succès : « Pic, pic, le campeur ». Jacqueline Joubert chante en même temps et, tout autour de moi, je vois les gens de la coulisse marquer le rythme du pied et de la tête ; c'est gagné. Maintenant, la création : « Les gardiens de phares ». C'est une chanson d'atmosphère, différente des deux autres, tant par son idée que par sa musique, tendre et nostalgique. Bravo, Serge Imhof ! Bravo ! Nous le félicitons à grand bruit. — Taisez-vous !

— Et voici Pierre Malar. Mesdames, Mesdemoiselles, c'est à vous que je m'adresse maintenant plus spécialement, car Pierre Malar est un chanteur de charme ! N'est-il pas charmant d'ailleurs, ce petit tenorino qui s'entoure précautionneusement la gorge d'une écharpe de soie, pour vous Mesdames, pour que ce merveilleux filet de voix claire comme de l'eau de roche (béarnaise) ne tarisse pas... Et ses chansons dont il promène la poésie sur sa guitare, ne sont-elles pas... ce qu'elles doivent être ? Je n'osais pas penser que ces yeux mi-clos, ce pied léger d'une bottine de daim bleu revêtu et délicatement posé sur une chaise, pourraient soudain se révolutionner si cette dernière chaise glissait au moment où... — « *Je t'aimerai* »... !

Dans la coulisse : Marie-José.

Nina Landa : « Madame Butterfly ».

Pierre Blanche et Francis Dac (!)

Fred Clifton and partner's.

Nina Landa et Pierre Malar.

Serge Imhof : « Pic, pic, le campeur ».

Verlor et Davril, numéro sans filet.

La danse... du palais.

Mesdemoiselles, Mesdames, quelle leçon de charme tous vos fiancés, vos maris ont pris ce soir-là ! Remerciez Pierre Malar. (Quant à moi, qui possédais déjà une chaise, je viens d'acheter une guitare. Pour les bottines de daim bleu, j'attendrai). Maintenant, cette petite crise d'ironie, de jalousie, passée, je suis le premier à reconnaître que Pierre Malar est un bon chanteur de charme, de la meilleure tradition. D'ailleurs son succès actuel, tant à la radio qu'à la scène le confirme.

Ce n'est pas fini. Voyons un peu cette grande vedette de la chanson : Marie-José.

Une chanson douce que me chantait ma maman
En suçant mon pouce j'écoutais en m'endormant.

(J'allais écrire « on ne lui fait pas dire »). Non, j'écoutais, en me berçant de cette belle voix grave, les jolies paroles de la chanson. Non vraiment, Marie-José est une vedette et « la grande famille » a su lui rendre hommage. Quant à Verlor et Davril, ils sont parfaits. Leurs couplets sont amusants, les musiques très dynamiques, ils chantent bien, ils sont plein d'entrain et leurs mimiques cocasses font leur effet. Ils furent un des meilleurs moments de la soirée. De la soirée qu'ils ont terminé pour la partie artistique. Mais il nous restait le bal !

Juste quelques... (je ne précise pas). Bref, le temps d'enlever les banquettes et Pierre Pagliano ouvre la fête. Elle ne devait se terminer qu'à quatre heures du matin pour la plupart d'entre nous ; c'est dire combien elle fut réussie. De l'avis unanime, les danseurs et les danseuses ont été ravis de l'orchestre et du parquet et, jusqu'à l'aube, la piste où mille étoiles « poétiques » (surtout pour les tendres tangos ou slows) scintillaient, ne fut jamais désertée, ou simplement pour retrouver ses amis au bar et parler un peu du « boulot » et de la « maison » (*sic*) !

En résumé, très bonne soirée. Bravo aux organisateurs et... vivement l'année prochaine !

Nous avons la joie de publier cette année un grand nombre de comptes rendus des fêtes de fin d'année dans les raffineries et dans les divisions. Nous avons vivement apprécié l'effort de nos correspondants — aussi bien rédacteurs que photographes — qui, une fois encore, par leurs textes et leurs clichés, nous ont montré leur attachement et leur fidélité à la revue. Nous les remercions très sincèrement de leur travail en espérant qu'ils n'attendront pas l'année prochaine pour remplir à nouveau nos colonnes. Merci. La Rédaction.

FIN D'ANNÉE EN PROVINCE

d.n.o.

DANS LES " SALONS " DE LA RUE CORTAMBERT

A la division nord-ouest, dans les « salons » de la rue Cortambert, on a tenu à maintenir la réputation acquise.

Aussitôt le personnel rassemblé, M. Goirand remet la Médaille d'Honneur du Travail à M. Rivard, chef de la Section Comptabilité Clients et l'insigne de 20 ans de service à M. Moisan. De longs applaudissements leur expriment la sympathie dont ils sont l'objet ; ils sont à peine terminés que l'orchestre enchaîne. Mais « ventre affamé n'a pas d'oreille » et résistant à « l'invitation à la valse », chacun s'avance vers les bureaux déchargés des grands livres et camouflés pour cette occasion en un appétissant buffet, puis très vite les couples se forment.

Orchestre et pick up alternent avec entrain valses, sambas, farandoles, créant une ambiance joyeuse qui fait bientôt perdre jusqu'à la notion de l'heure.

De temps à autre, un intermède de chants, une exhibition de clowns musicaux ou un numéro de chansonniers, permet à la fois aux danseurs et aux buveurs de se reposer un peu, tout en appréciant les talents de la Section Artistique de la D.N.O.

Après 23 heures, orchestre et danseurs semblant bien décidés à régler ce match « au finish », il fallut en venir aux grands moyens : fermer la cave à double tour et couper les lumières...; non sans s'être promis bien sûr de recommencer.

Une vue de la salle.

Le buffet ne chôme pas.

Quelques invités de marque.

« MÉCANISONS, MÉCANISONS ! »

écrit et créé par M. Delaitre, au cours de son numéro de fantaisies.

AIR : UN AGENT COURAIT...

Toujours à l'avant-garde du progrès
Laissant la routine et mœurs désuètes
La firme Esso mécanise à grands frais
Seuls les rétrograd's en auront du r'gret
Car c'est vraiment une belle invention
Ça supprime main-d'œuvre et opérations
On glisse un' fich' perforée où il faut
En dix s'cond's ça vous r'ssort un total faux
On a bien trois fois plus d' travail qu'avant
Rien qu'à r'dresser les erreurs qu'y a d'dans !

Aussi les spécialist's qui sont malins
Nous ont fait faire le travail en double
Pour pouvoir contrôler si c'était bien
Moitié mécaniqu', moitié à la main !
Quand en fin d' mois on a eu l'résultat
On l'a contrôlé avec nos états
Sur l'état machin'ça c'est rigolo
Y avait seul'ment trois cents millions d'trop
Si ça fait c'truc là pour les appointements
J'pourrais prendr'ma r'trait' dans deux ou trois ans.

Cett' mécaniqu' me rappelle un' chanson
Qui fit les beaux soirs du Grenier de Montmartre
On y parlait d'la dernière invention
Qu'on pouvait admirer au Grand Salon
C'était un' machine très perfectionnée
Pour laver la vaisselle et l'essuyer
Y avait qu'à glisser les assiettes dedans
On mettait l'contact et en un rien d'temps
On voyait ressortir par en dessous
Des p'tits bouts d'assiett's bien lavés partout !

Mlle Neyt dans son tour de chant.

Delaitre et Piard, clowns musicaux.

Tournez-vous ! On nous photographie !

GENNEVILLIERS

Gennevilliers est en effervescence... Inaugurant les festivités de fin d'année, le personnel de l'usine se presse dans la belle salle de la cantine autour de ses deux directeurs :

— M. Auclair qui, après plus de 21 ans, quitte l'usine, appelé à de nouvelles fonctions au Siège, et,

— M. Douy qui, ayant participé à ses côtés à la mise en route de l'usine, lui succède.

M. Ducrest retrace, en termes heureux, la carrière efficace de M. Auclair qui, à l'usine de Gennevilliers, depuis 1931, a toujours fait preuve dans la direction qui lui était confiée, d'autant de compétence que de bienveillante compréhension à l'égard de tous, ce qui lui vaut à la fois l'estime et la profonde sympathie de son entourage.

Cette sympathie, M. Tribondeau, sous-directeur de l'usine sait fort bien l'exprimer à M. Auclair, mais mieux que dans les mots, elle tient dans les très beaux souvenirs qu'il lui remet au nom de son personnel : splendides livres d'art dont l'homme de goût apprécie la réelle valeur et bien plus encore toutes les intentions que renferment ces présents.

Est-il besoin de dire que M. Auclair, quoique fort ému, n'a pas de peine à faire comprendre ses sentiments quand, avec une simplicité coutumière, il exprime sa gratitude pour ce geste qui le touche profondément, et comme chacun sent bien que le but recherché est atteint, il ne reste plus qu'à lever son verre en échangeant vœux et propos cordiaux.

Bientôt les chansons fusent, gaiement reprises en chœur par tous, elles évoquent tour à tour... l'amour... le bon vin... les provinces de France, voire même l'Afrique du Nord, dans ses danses et dans ses chants, dont la nostalgie prenante étreint un moment l'auditoire.

M. Douy, excellent maître de maison, se multiplie auprès de ses invités et de son personnel et la fête va bon train assez avant dans la soirée.

Haut les verres... un dernier toast et chacun se faisant une raison quitte à regret cette sympathique réunion pour regagner son foyer.

Gennevilliers. — *A droite :* **M. Ducrest retrace en termes sympathiques la carrière de M. Auclair.**

AUBERVILLIERS

La salle de restaurant de la rue de la Gare, récemment remise à neuf, a un petit air de guinguette de bon aloi avec ses guirlandes et les flonflons qui s'échappent alternativement du pick-up ou d'un accordéon manié avec virtuosité par le jeune Blindal.

Deux minutes de sérieux, le temps de complimenter Mme Cayla et M. Albessard pour leurs 30 ans de service et de leur remettre la Médaille d'Honneur du Travail qu'ils ont l'un et l'autre si bien méritée et au milieu des bravos, la soirée commence joyeuse, dans une atmosphère très sympathique de fête de famille.

Aubervilliers. — A la Guinguette, quelle ambiance... des chansons, des histoires ! On sait rire les jours de fête à Aubervilliers.

ORLY

C'est dans la salle de training, que l'Aéroport réserve à ses visiteurs, qu'était convié le personnel du dépôt d'Orly, la Cie des Wagons-Lits assurant le service d'une façon impeccable. Réunion cordiale et qui, pour une fois, n'a pas été troublée par des ravitaillements, le brouillard épais éloignant systématiquement depuis plusieurs jours les avions de l'Aéroport.

Orly. — La salle de training revêtait ce jour-là un aspect inhabituel.

SAINT-OUEN

C'est dans un silence recueilli que M. Wicart (toujours heureux de retrouver son ancienne équipe) a remis à M. Méliet et à Mlle Catoire (Francine pour les amis...) la Médaille d'Honneur du Travail.

Petits discours, compliments, applaudissements nourris, meilleurs vœux et, en avant la musique !

L'orchestre D.N.O., renforcé de quelques virtuoses locaux, n'a aucune peine à entraîner les danseurs qui s'en donnent à cœur joie.

Ambiance extrêmement sympathique, buffet à la hauteur.

Vive le Nouvel An !

Saint-Ouen. — *A gauche :* **MM. Wicart et Goirand remettent à M. Méliet la Médaille d'Honneur du Travail. Notre objectif a surpris M. Bernard.** *A droite :* **l'orchestre.**

LE BOURGET

Excellente réception également dans les salons de la Cie des Wagons-Lits au Bourget. Réunion cordiale dans un cadre magnifique, qu'égayait encore un somptueux Arbre de Noël.

RUE DU PORT

Confortablement installé autour de MM. Troit, Gianoli et Terrat, le personnel de l'Atelier Automobile, boit, rit, chante et fume à un tel point que l'objectif du photographe n'a enregistré que des ombres, au travers d'un nuage qui s'harmonisait assez bien avec le brouillard dont, à l'extérieur était gratifiée la Région Parisienne en ces jours de fêtes.

D. N. O. (Suite)

BOURGES

Les 32 enfants du personnel du Secteur de Bourges et de l'usine de Bitumes de Pont-Vert, ont été réunis cette année encore, autour de l'arbre traditionnel.

Les grands n'avaient pas été oubliés non plus, MM. Dupieux et Damoy ayant tenu à associer parents et enfants par ces fêtes de fin d'année.

Après un programme récréatif très réussi, les enfants se sont groupés autour d'un goûter copieux pendant que les parents devisaient agréablement en savourant l'apéritif de fin d'année.

A Bourges. — Attention ! regardez l'appareil ! Première épreuve... c'est raté ! la deuxième... c'est réussi !

NANTES

Pour la première fois, la région de Nantes avait organisé en même temps que sa fête de fin d'année, un Arbre de Noël autour duquel parents et enfants se sont rassemblés joyeusement. Les excellents clowns Bargain, pendant près d'une heure, ont amusé l'auditoire, faisant même participer à leurs jeux les enfants qui avaient osé se risquer sur scène à leur côté.

Nous ne saurions omettre l'interprétation remarquable et très vivante du « Petit Chaperon Rouge » par le guignol lyonnais Créteur, interprète de classe, qui nous permet d'affirmer, sans hésiter, que les parents ont pris au moins autant de plaisir au spectacle que leurs enfants!

Excellent goûter pour les petits, buffet alléchant à l'usage des grands. En un mot, fête très réussie qui justifie bien les compliments décernés aux organisateurs et tout particulièrement à M. Gautier, chef du dépôt de Saint-Herblain, à Mlle Bernier et à M. Tareau.

Nantes. — Ce premier arbre de Noël à Nantes a été une réussite... On recommencera !

Rouen. — A Rouen, spectateurs petits et grands suivent attentifs le spectacle.

ROUEN

A Rouen, grands et petits ont été associés dans une réunion de fin d'année qui a fait la joie de tous.

Autour d'un magnifique Arbre de Noël, les enfants ravis et les parents, à la fois amusés et attendris, ont suivi avec beaucoup d'intérêt les tours du prestidigitateur Jacques Hylton, et les « gags » dus aux excellents clowns musicaux Freddy et Popol.

Suivant sa bonne habitude, le Père Noël n'a pas manqué de se présenter de façon fort opportune à cette réunion pour y distribuer les jouets bien mérités par les enfants sages.

VILLEDIEU-LES-POELES

Nous ne saurions trop féliciter M. Pichard, Chef de Secteur de Villedieu-les-Poêles qui, malgré un personnel restreint, n'en a pas moins organisé, comme chaque année, une agréable réunion et un Arbre de Noël pour la grande joie de tous.

Cette image est peut-être classique, mais nous l'aimons toujours.

d.n.e.

NOEL

Pour la plus grande joie des enfants, le Père Noël est venu visiter les centres les plus importants de la Division Nord-Est. Il a été reçu notamment le 9 décembre à Nancy, le 15 à Monéteau, le 20 à Lille, à Mulhouse et à Compiègne, le 28 à Reims et Dijon, le 29 à Strasbourg et le 30 à Metz.

Partout de superbes sapins de Noël, étincelants de lumières et de guirlandes, avaient été dressés. A Lille et à Moneteau, le Père Noël s'était assuré le concours de Guignol, et à Dijon, celui de Laurel et Hardy, dans un de leurs films si amusants.

Pendant que les enfants se régalaient de gâteaux et d'une bonne tasse de chocolat, les parents, auxquels se joignaient les autres membres du personnel, dégustaient des liquides plus appréciés des grandes personnes, produits de nos belles provinces de Bourgogne, de Champagne et d'Alsace.

La distribution des jouets n'alla pas toujours sans émotion. A Lille, notamment, le Père Noël semblait fort documenté sur les faits et gestes de chacun. Heureusement, il était plein d'indulgence et sur la simple promesse d'être plus sage à l'avenir, il remettait à chaque enfant le paquet ou la boîte sur lesquels, prudent, il avait eu soin d'inscrire, à l'avance, le nom du destinataire !

LILLE

ARBRE DE NOEL

L'Opinion de Gérard (4 ans)

— Alors Gérard, tu es content ?

— Oui, c'était « zuste » ce que je voulais.

— Tu as bien vu le Père Noël ?

— Oh ! Oui. Il avait des grands cheveux qui lui cachaient les yeux. Malgré ce que maman avait dit il n'avait pas de martinet, alors je l'ai embrassé et il m'a même donné un petit cirque. Il est grand le Père Noël Esso et je l'ai bien vu arriver dans le couloir. Quand il est parti, j'ai couru avec lui jusqu'à la porte, parce que j'aurais voulu voir comment il faisait pour remonter au Ciel, mais maman n'a pas voulu me laisser sortir parce que je suis encore petit. Ce sera sûrement pour l'année prochaine.

— Et le Monsieur qui faisait des farces ? (le prestidigitateur).

— Oh ! lui, c'est un malin. T'as vu ! Il a brûlé la pochette du « Grand Monsieur » et puis il l'a raccommodée avec sa poudre de perlinpinpin. Et ! bien, moi, je l'ai bien regardé et en rentrant à la maison je vais pouvoir faire comme lui avec la pochette à papa.

N.D.L.R. — « Le grand Monsieur » était M. de Regel. Espérons que le papa du petit Gérard a su mettre ses allumettes hors de portée de notre jeune correspondant !!

Les enfants et le Père Noël.

NEUILLY

LUNCH DE FIN D'ANNÉE

Refaite à neuf, avec des murs clairs et des boiseries vert pâle, la grande salle de restaurant de Neuilly a belle allure. Des plantes vertes, des girandoles de toutes couleurs, une longue table abondamment garnie, c'est jour de fête !... Surprise : face à l'entrée, une scène aux couleurs « Esso-Service » où le groupe artistique de la D.N.E. fait ses débuts.

Du haut du bel escalier à rampe de fer forgé, M. R. Péniguel remercie le personnel de la collaboration qu'il lui a apportée en 1951, et lui adresse ses vœux pour 1952. Puis (Honneur aux Anciens), il remet des Médailles d'Honneur du Travail et des Insignes, Médaille de Vermeil à M. G. Barbier, Médaille d'Argent à MM. L. Malcouronne et L. Delpech, insignes de 20 ans à M. X. de Régel et R. Sanjou. En quelques mots, il retrace la carrière de chacun et le félicite.

Il est temps de se restaurer : le buffet est pris d'assaut ! Tous apprécient de délicieuses saucisses venues en droite ligne de Colmar (sans se douter que quelques minutes auparavant, elles se promenaient encore à bord du camion de la S.N.C.F., au grand émoi des organisateurs. Pris en chasse dans le dédale des rues de Neuilly par une vedette dont le conducteur fit preuve de réels talents de détective, le camion avait été amené de force boulevard Jean-Mermoz, à la dernière minute !). Mais des musiciens, impeccables dans leur tenue Esso, attaquent le P'tit Quinquin au moment où MM. Scheer et Wicart font leur entrée, et c'est en musique que les vœux s'échangent puis, après les trois coups rituels, le rideau s'ouvre. Une heure de spectacle varié, chants, sketch, révèle les talents de nos chanteurs et acteurs « maison » : Mlles A. Goujon, M. Leroux, M. Glisenti et de MM. A. Duvignac, M. Clément, de l'accordéoniste M. Cotte et de M. A. Paul, 2e prix de piano du Conservatoire, neveu de M. Duvignac qui avait bien voulu prêter son concours.

Le rideau tombe et c'est à nouveau l'orchestre. M. Scheer ouvre, avec Mlle Giovanelli, sa secrétaire, le bal qui se prolongera tard dans la soirée.

Remise de la Médaille d'Argent du Travail (30 ans) à MM. Louis Delpech et Louis Malcouronne.

De gauche à droite : M. Scheer s'entretient avec M. Gabriel Barbier à qui vient d'être remise la Médaille d'Honneur du Travail. L'orchestre Esso a eu un grand succès. Le bal commence...

d.s.o.

FIN D'ANNÉE A BORDEAUX ET BÈGLES

Tant au siège de la D.S.O. à Bordeaux qu'au Dépôt de Bègles, les réunions de fin d'année du samedi 29 décembre clôturèrent dignement l'année 1951. Ainsi qu'en témoignent les photographies de l'apéritif du siège, et les rumeurs non encore éteintes du déjeuner de Bègles, s'il s'agissait « d'enterrer l'année », ce furent deux enterrements bien joyeux, faisant plutôt penser à un baptême de la nouvelle année.

En dépit de la concordance de la date et des horaires, M. Armand, Directeur de la D.S.O., accompagné de M. Boudet, Adjoint Exploitation, et de M. Robins, Adjoint Relations Sociales, avait tenu, après avoir participé quelque temps à la réunion du Siège, à se rendre à Bègles pour rencontrer le personnel du dépôt auquel s'était joint, pour la première fois, tout le personnel du Département Exploration.

Et l'après-midi était bien près d'être terminée au moment de la dernière chanson ou de la dernière bonne histoire.

A gauche : **La disposition des bureaux de la D.S.O. n'est pas toujours « professionnellement » pratique, mais permet de belles vues plongeantes...**
(Note du photographe)

NOEL A BORDEAUX

Ainsi que le prouvent les photos prises au cours de la fête, l'Arbre de Noël de Bordeaux s'est déroulé sous les signes de la joie et de la satisfaction de tous, petits et grands.

Seuls les malades, qui ne seront pas pour autant oubliés, n'étaient pas présents lorsque le rideau se leva sur le premier artiste, un prestidigitateur de grande classe qui sut rapidement mettre la salle dans l'ambiance convenable en associant, à chacun de ses tours, quelques-uns des enfants présents. L'astuce et l'aplomb de ces derniers prouvaient bien la part qu'ils prenaient au jeu, et que la timidité ne vient souvent qu'avec l'âge.

Les marionnettes et les clowns qui suivaient avaient la partie belle devant un public aussi bien préparé, et même un entracte non prévu au programme ne refroidissait pas l'ambiance.

Aussi, lorsque M. Armand demanda à connaître, par un vote à mains levées, si le programme avait plu et s'il fallait recommencer l'année prochaine, une touchante unanimité se réalisa rapidement.

Après la distribution des jouets par un Père Noël rapidement trop entouré et débordé, dont les poches étaient remplies des lettres reçues les jours précédents lui demandant d'impressionnantes listes de jouets, le goûter réunissait autant de sérieux appétits que d'enfants présents.

Tard dans la soirée, les parents réussissaient à convaincre les derniers récalcitrants que les nouveaux jouets pouvaient aussi bien être utilisés à la maison qu'autour du splendide Arbre de Noël qui décorait la salle et, finalement, tout le monde se sépara avec beaucoup de regrets, seulement tempérés par l'agréable perspective de se retrouver en pareille ambiance l'année prochaine.

Emotion, surprise, curiosité ! Que d'impressions à l'arrivée du Père Noël.

L'arrivée du Père Noël suscite un immense intérêt.

Le Père Noël avec un de ses très nombreux arrière-petits-enfants.

On en oublie le goûter pour admirer le Père Noël.

Et une toupie, une... !

Pendant le spectacle.

d.s.e.

MARSEILLE

Cette année encore, c'est dans la jolie salle du Club de la rue Grignan que fut organisé, pour les 160 enfants « Esso » de Marseille, le traditionnel Arbre de Noël.

M. Charles Honoré, sympathique speaker improvisé, trouve dès le début des mots gentils pour créer l'ambiance du Noël 1951. S'adressant aux tout petits, il les prévient que cette année le Père Noël s'inquiétera auprès de chacun d'eux de savoir si, vraiment, il mérite un jouet Devant le désarroi de certains (à la conscience peu tranquille), notre speaker s'aperçoit tout de suite qu'il ne doit pas tarder davantage à ajouter en confidence : « J'ai demandé au Père Noël de ne pas être trop sévère » ; ouf ! et voici le sourire revenu sur tous les visages...

Il appartenait au guignol « Dédé » de déchaîner l'enthousiasme des enfants. Quel dommage de ne pouvoir, avec une caméra, fixer les expressions et certains trépignements !...

Après le goûter en musique, un très joli ballet — « Le Noël des Poupées » — captive pendant une heure grands et petits. Vingt petites filles et garçons « apparaissent » successivement « par la cheminée ». Ils représentent avec grâce les provinces de France dont ils portent les costumes et interprètent les chants et les danses.

Au ballet final, toute l'assistance manifeste chaleureusement son admiration à tous ces charmants petits comédiens.

Enfin, voici le Père Noël, le très sympathique Chérias, accueilli au chant du Petit Papa Noël, bientôt repris en chœur par tous les enfants. Aussitôt, il entreprend la distribution des jouets, et chaque enfant reçoit le sien des mains même du Père Noël.

A l'arrivée du Père Noël, les enfants sages ont, avant de rire, un coup au cœur...

Le Père Noël descend de son avion personnel !

LE PÈRE NOEL A ATTERRI A

MARIGNANE

Cette année, grande joie à l'Esso-Service Aviation de Marignane. Fait sans précédent pour les enfants, le Père Noël est descendu du Ciel par avion. Quelle clameur à sa descente : la photo ci-contre nous montre comment le « véritable Père Noël » fut assailli, à la fois par nos enfants et ceux du personnel de l'aéroport de Marignane-Marseille.

Quelques instants après commençait la distribution des jouets dans une salle agréablement décorée et particulièrement accueillante, si l'on en juge par la photo où l'on reconnait M. Maurel, Adjoint Aviation, et M. Lantelme, Chef de Région, qui tour à tour souhaitèrent la bienvenue aux enfants et à leurs parents.

Le Père Noël est une vedette très attendue !

Cette fête bien familiale se termina dans une ambiance des plus sympatiques, car avec l'apéritif de fin d'année, les parents à leur tour eurent la « douce sensation » d'avoir eux aussi leur Arbre de Noël.

LYON-CULATTES

★ **Arbre de Noël.** — Bien avant l'heure prévue, les couloirs austères des Culattes s'égaient d'enfants très sages avec leurs yeux clairs et leurs petites mains timidement tendues pour le bonjour.

M. Rusterholtz ouvre la réunion ; avec sa verve habituelle, il évoque la beauté et la poésie de Noël ; la fête de tous les hommes de bonne volonté, avides de paix et de sérénité.

Et brutalement, comme un diable sortant d'une boîte, notre ami Estable, organisateur dévoué, nous annonce, avec un large sourire, le premier ballet de la jeune troupe Croix-Roussienne, « Etoile des Neiges ». Les petits se faufilent rapidement aux premiers rangs pour ne rien perdre du spectacle des costumes chamarés et des évolutions des jeunes artistes qui, ma foi, nous ont fait passer un excellent moment.

Pendant la séance, notre sympathique ami, R. Fructus, l'appareil photographique collé à l'œil, circule d'un coin à l'autre de la salle, afin de choisir judicieusement l'angle artistique. Il nous ramena, deux jours plus tard, des photos genre « clair-obscur » du plus sombre effet... : (1).

De jeunes émules des « Compagnons de la Chanson », dont font partie les fils de M. Lamoureux, furent très applaudis et, sans attendre le point d'orgue, Estable invite petits et grands à prendre un bol de chocolat (ou une bouteille poussiéreuse, pour ceux que le lait fatigue, et ils furent nombreux ! !).

Soudain, un murmure, suivi d'un cri de joie, voilà le Père Noël. Les enfants reprennent hâtivement leurs places et attendent avec émotion la distribution des cadeaux et les mamans de se précipiter pour les pousser vers le bon Père Noël. La joie d'une maman, et ses yeux la trahissent, est vraiment le bonheur des siens.

Une tombola clôture cette gentille réunion et l'on se sépara dans le plus épais et le plus lyonnais des brouillards. Quelques cris ouatés, la lueur estompée, vite, des derniers phares, et le dépôt des Culattes s'endormit paisiblement, après avoir pendant quelques heures abrité le bonheur pur de ces âmes enfantines.

(1) *N. D. L. R. — Impubliables, hélas... !*

PORT-SAINT-LOUIS

★ **L'apéritif de fin d'année.** — Le 31 décembre, le personnel et les retraités de l'usine ont été invités à assister, dans la salle des fêtes au lunch de fin d'année 1951.

Très cordiale réunion où M. Martin, après avoir exprimé les vœux de la direction et les siens pour la nouvelle année, invita les chanteurs et les chanteuses à montrer leurs talents ; ils furent nombreux et tous doivent être félicités, particulièrement le « poète » de Port Saint-Louis, M. Maurice Guex qui avait, pour cette circonstance, écrit quelques vers fort réussis qui provoquèrent de chaleureux et sincères applaudissements de la part de « son » public.

En résumé, réunion très sympathique qui a terminé l'année dans la joie et la gaieté.

★ **La fête de Noël.** — L'Arbre de Noël des petits enfants de Port-Saint-Louis-du-Rhône a eu lieu pour la première fois cette année, dans la salle des fêtes de l'usine. Favorisée par un temps superbe, cette manifestation, à laquelle assistaient 88 enfants et leurs parents, a obtenu un grand succès.

La salle, comble avant le début du spectacle, l'arbre illuminé chargé de jouets, la scène avec ses décors, créaient une bonne ambiance qui alla en s'amplifiant jusqu'à la fin. Le programme comprenait un guignol qui souleva l'enthousiasme des enfants et recueillit des applaudissements bruyants, et une jeune troupe que nous avions déjà eu le plaisir de recevoir il y a deux ans. Par leur grâce, leurs costumes, leurs chants, ces jeunes artistes contribuèrent pour beaucoup au succès de cette fête. Tous les spectateurs, petits et grands, ont apprécié les scènes présentées, et n'ont pas ménagé leurs applaudissements.

Puis la distribution du goûter créa une nouvelle animation.

Enfin, très acclamé, le Père Noël, dans sa belle robe, portant sa hotte pleine de jouets, fit son apparition ; après sa traditionnelle allocution, il distribua dans la joie jouets et autres souvenirs aux enfants impatients et ravis.

Cette fête de Noël 1951 a été un succès et chacun se félicite qu'elle puisse maintenant avoir lieu dans la nouvelle salle des fêtes.

Le matin, le Père Noël parcourt la cité dans sa « Jeep ». *(Photos Cordier.)*

Port-Jérome

NOEL A PORT-JÉROME

Cet article a été rédigé par Jean-Marie Benoist, 9 ans et demi, avec la collaboration de son petit frère, François, 8 ans et demi. « Esso Revue » est heureuse de les féliciter bien vivement tous les deux :

La journée du dimanche a été bien impatiemment attendue. Mais quand cette journée est arrivée, quand le matin, le Père Noël Esso est passé en jeep, jetant des bonbons aux petits garçons et aux petites filles, se bousculant pour en attraper, tout le monde s'est dit : « La fête se prépare ».

Dès deux heures, les cars passaient dans les avenues de la Cité, bondés d'enfants. Puis l'on vit déboucher de toutes les rues des groupes d'enfants se dirigeant vers la salle des fêtes où se dressaient deux magnifiques sapins, montant au plafond, tout chargés de décorations brillantes. Les enfants s'installèrent sur les bancs et s'apprêtèrent à regarder le spectacle.

Sous les yeux émerveillés des jeunes spectateurs, « Cendrillon » fut présenté. Un tonnerre d'applaudissements éclata à la fin, et le spectacle continua, plus passionnant que je ne l'avais imaginé.

Les caniches sportifs furent salués par des cris de surprise, de joie et d'admiration. Les Gari furent accompagnés par des cris de frayeur. Le contorsionniste chinois fut énormément applaudi, car il plut beaucoup aux enfants, ainsi qu'à moi et les représentations se succédèrent plus intéressantes les unes que les autres. Les clairons m'ont particulièrement ravi. Mais ce qui m'a le plus enchanté, ainsi que les autres enfants, c'est l'arrivée du Père Noël Esso sur sa luge dans un paysage d'hiver charmant. Quand le rideau s'est écarté, laissant voir des centaines de jouets, ce moment tant attendu était là. Que d'espoir dans les yeux des enfants et dans les miens sans doute.

La distribution des jouets et des friandises commença et, peu à peu, la salle se vida, chacun emportant un jouet et des friandises dans un gros sac. Tout le monde était heureux.

Mon impression personnelle est que la Standard a réussi une fois de plus un Noël charmant.

LE REPAS DE FIN D'ANNÉE A PORT-JÉROME

La cantine, ce jour-là, avait un air de fête ; plus de mille personnes y étaient rassemblées pour le repas de fin d'année ! (dont elles gardent encore, dit-on, un souvenir savoureux). Et puis un orchestre, un orchestre Esso bien sûr, animait encore ce déjeuner avant de faire danser toutes celles et tous ceux qui, aux liqueurs, préfèrent un tango, aux cigares, un paso !...

Ainsi mourut 1951... Dans la joie et déjà l'enthousiasme de l'année nouvelle !

Quelle ingratitude envers les ans !

Au cours du spectacle... on se tord de rire ! *(Photo Lefèvre.)*

Le Père Noël arrive dans sa luge. *(Photo Cordier.)*

LE NOËL DES MARINS

En raison de la dispersion des familles de nos marins, il est bien évident que la Société ne peut organiser pour eux une fête de Noël ; par contre, le service social du Siège, aidé du service d'emballage et d'expédition d'Aubervilliers, confectionnent pour leurs enfants un petit colis. Pour les marins habitant la région parisienne, les enfants ont été conviés, comme à l'habitude, à l'arbre de Noël du Siège social où leurs « joujoux » leur furent remis.

Quant aux enfants des mariniers que l'on ne peut joindre aisément, ils ont reçu à bord un petit mandat, ce qui n'est pas la meilleure solution, mais, dans l'avenir, peut-être sera-t-il envisagé autre chose. Nous le souhaitons de tout cœur.

La Mailleraye

Le 15 décembre, les 817 enfants de la Raffinerie recevaient la visite du Père Noël.

Inutile de signaler que tous les enfants intéressés étaient présents au rendez-vous dans la spacieuse et élégante salle des fêtes du Trait.

Nous avons d'ailleurs recueilli les impressions d'un jeune correspondant qui a bien voulu nous faire parvenir la copie de sa lettre adressée à un de ses jeunes amis de la Colonie de Vacances.

La Mailleraye, le 16 décembre 1951.

Mon cher Pierrot,

Comme je te l'avais promis, je ne voudrais pas que cette année se termine sans te donner de mes nouvelles, et surtout sans te faire part de ma grande joie.

En effet, ainsi que je te l'annonçais dans ma dernière lettre, le Père Noël est venu, malgré le mauvais temps, nous rendre visite hier après-midi dans la salle du cinéma du Trait.

Par suite du brouillard, sa venue devait être retardée. Mais, en attendant son arrivée et pour nous faire patienter, des clowns, après nous avoir présenté leur âne savant, nous ont fait une démonstration de leur machine à laver, d'un modèle particulier, dont je ne recommande pas l'utilisation à la Colonie, car, alors, quelle histoire avec les parents !

Puis ce fut sur l'écran l'épopée héroïque de « l'Intrépide Jeannot » et de ses six camarades, qui se déroule, tantôt dans la forêt, tantôt dans le château de l'ogre, au milieu de tapis roulant, de montagnes russes, de machines infernales. J'avais un peu peur, je dois te l'avouer, mais l'arrivée de Jeannot dans une petite ville d'insectes où guêpes, libellules et papillons vivent en paix, me rassure.

Mais sa course effrenée sur un gros caméléon m'inquiète un peu, d'autant plus qu'il est fait prisonnier par une toile d'araignée. Heureusement, un essaim d'abeilles le délivre ; il est invité par la reine à visiter la ruche, quand hélas une attaque de guêpes met la ruche en danger et donne à notre Jeannot l'occasion de se battre avec courage et de recevoir sa récompense. En effet, la reine décide, à la tête des insectes, d'aller délivrer ses petits camarades que l'ogre a gardé prisonniers.

Tous libérés, ils reprennent alors, très heureux, le chemin de leur tente à travers la forêt.

Ouf ! vas tu me dire, tout ceci est un peu long pour des impatients qui attendent le Père Noël, que d'ailleurs on vient d'apercevoir dans le fond de la salle. Il vient d'entrer. C'est alors la grande joie, tout le monde se précipite pour mieux le voir et l'admirer dans sa magnifique robe rouge.

Sa hotte est bien remplie et il avance difficilement jusqu'aux premiers rangs pour enfin procéder à la grande distribution des jouets.

Mon tour arrive et je reçois une superbe panoplie de « Sioux ». Je la conserve pour la prochaine colonie, tu n'en doutes pas, et je suis sûr que tu voudrais bien l'admirer, à moins que le Père Noël t'en ait apporté une aussi, ce que je te souhaite.

Sur ce, au revoir, mon cher Pierrot, écris-moi bientôt et n'oublies pas de me dire ce que le Père Noël t'a apporté.

RENÉ

Pour compléter les informations de notre jeune correspondant, nous ajouterons que cette matinée récréative était présidée par M. R. B. Young, entouré de MM. Delemar, Bernardon, Vial et Blanc, de la Direction Industrielle, des nombreux Chefs de Services et personnalités locales.

L'âne savant a eu beaucoup de succès.

C'était l'année dernière...

La fin de l'année est toujours attendue avec impatience, pour toutes sortes de raisons ; Noël, le Jour de l'An, sont des fêtes que l'on aime et, professionnellement, à la S.F.P., on vit pendant quelques semaines dans une ambiance de fièvre et de joie, quittant une fête pour en retrouver une autre : la soirée annuelle du Club, le lunch de fin d'année, l'arbre de Noël sont toujours accueillis avec enthousiasme. « L'année dernière, en décembre 1951 », le lunch du Moulin de Berri fut particulièrement sympathique ; parfaite organisation des buffets, délicieux petits sandwichs, vin blanc, champagne et (innovation vivement applaudie) orchestre !

« — Meilleurs vœux ! Meilleurs vœux ! ... »

Du matin au soir, serrements de mains, accolades, danses.

« — Vous prendrez bien quelque chose ?... »

Tout fut parfait pour terminer une année dans une ambiance qui n'a donné qu'une seule envie : attendre l'année prochaine ensemble pour recommencer ! N'est-ce pas le meilleur présage ?

Nous parlons souvent à nos lecteurs d'un album de famille, ouvrons-le à nouveau aujourd'hui, si vous voulez bien, à moins que vous ne préfériez un long discours sur les mérites du champagne, du tango et du gui sous lequel (chut !) on s'embrasse !

(1)

(1) *A gauche :* **Franche gaîté au Moulin de Berri.** — *De haut en bas :* **Mme Krien est très entourée. — M. Scheer a échangé beaucoup de vœux. — M. Wicart trinque à la nouvelle année. — Dans les coulisses.** — *A droite :* **Le bal s'ouvre, sous le gui porte-bonheur !**

L'ABC

interdit aux spécialistes et aux techniciens

Figure 1.

de l'automobile

NOUS avons, dans le dernier numéro, défini le principe de marche du moteur.
Nous avons décrit l'action du piston dans le cylindre et le cycle moteur. Aujourd'hui nous allons vous parler des soupapes, de leurs commandes et du carburateur.

Les soupapes

Nous avons comparé les soupapes à deux petites portes qui s'ouvraient et se fermaient sans cesse pour laisser échapper les gaz. Jadis, les soupapes d'admission restaient fermées pendant 3 temps à l'aide d'un ressort et ne s'ouvraient qu'au 1er temps.

La montée de la soupape s'effectuait par la simple aspiration de la descente du piston dans le cylindre.

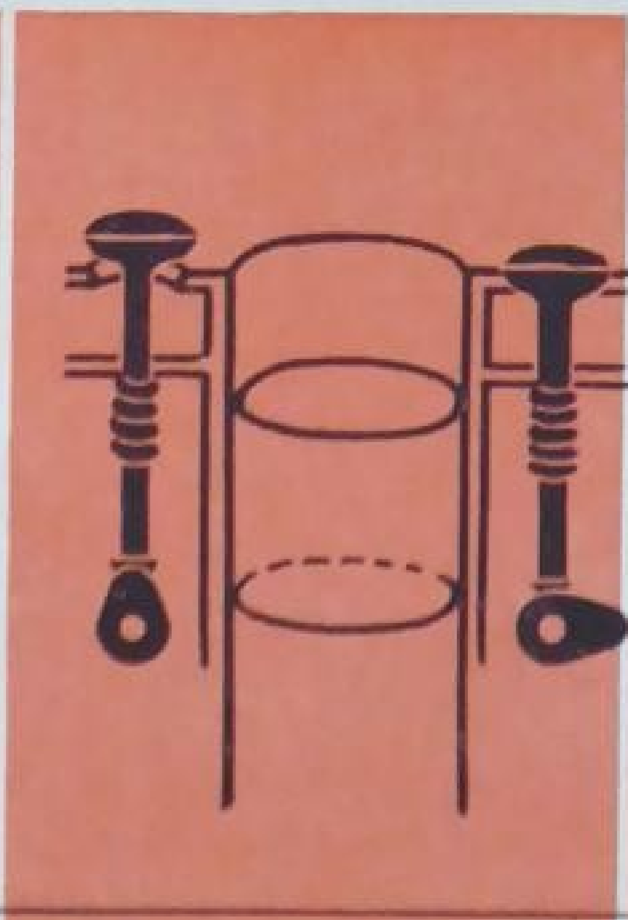
Aujourd'hui, avec des moteurs tournant de plus en plus vite (3.000 *tours-minute*), la soupape ne reste guère ouverte plus d'un 100e de seconde.

Pour obtenir cette rapidité effrayante, les ingénieurs ont mis au point une commande par CAME TOURNANTE (figure 1). C'est un genre de rondelle qui comporte une bosse sur une partie de son contour.

Par cette simple came, les ingénieurs ont forcé les soupapes d'admission à s'ouvrir plus tôt et plus régulièrement. De ce fait, le remplissage du cylindre est complet. A dater de ce jour, le moteur avait gagné en puissance.

Moteur à soupapes latérales (Moteur 85) Moteur en L.

Moteur à soupapes en tête ou culbuté (4 CV).



Moteur à soupapes latérales. Moteur en T (2 arbres à cames).

Moteur à soupapes en tête ou culbuté (2 arbres à cames).

Moteur à soupapes en tête avec 1 arbre à cames en tête.

Moteur à sou- papes en tête av 2 arbres à cam en tê

Le carburateur

Nous avons expliqué que c'est un *mélange d'air et d'essence qui s'engouffre dans le cylindre.*

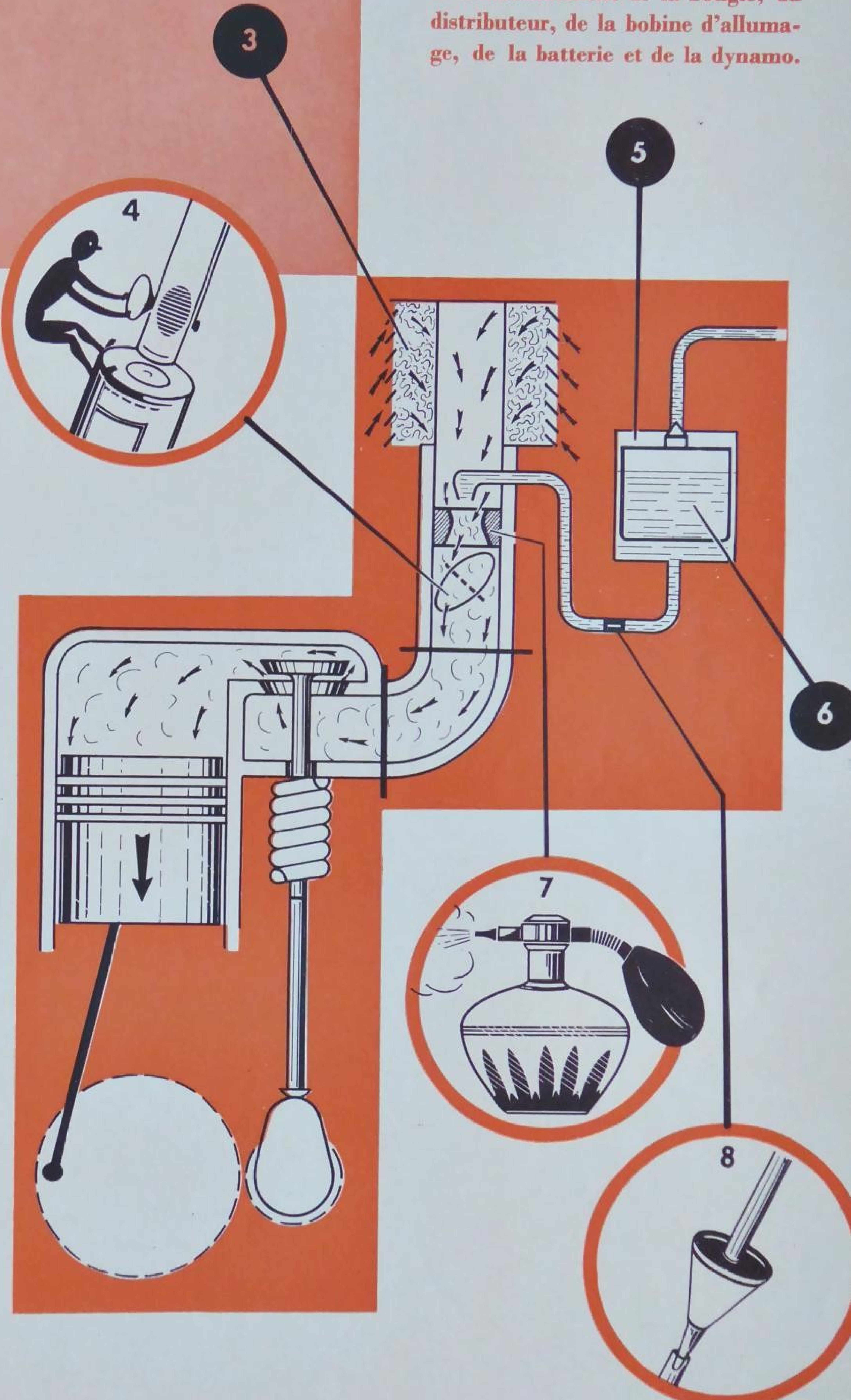
Ce mélange est le travail du CARBURATEUR. Sur les premières voitures, c'est le conducteur qui réglait lui-même ce mélange. Aujourd'hui, la voiture automobile étant employée par tout le monde, il a été nécessaire de placer sur chaque voiture un appareil parfaitement au point qui ne demande plus de connaissances particulières. Il est quand même nécessaire de connaître, tout au moins superficiellement, ses fonctions. Dans le 1er temps, le piston descend. Il crée automatiquement un vide dans le cylindre, la came force la soupape à s'ouvrir, le vide gagne la conduite d'aspiration et appelle l'air de l'atmosphère qui y afflue à travers un FILTRE (3). Ce courant atteint une vitesse plus ou moins grande si le moteur tourne plus ou moins vite. Pour être maître de la puissance de son moteur, le conducteur appuie plus ou moins fortement sur une petite pédale dénommée L'ACCÉLÉRATEUR. S'il appuie à fond, la voiture ou le « vieux tacot » qu'il dirige va « bondir et avaler les bornes kilométriques » avec aisance et facilité... si un feu rouge ou un agent de la force dite publique se présente... il ralentit. Ces vitesses successives obtenues par simple pression sur cette pédale d'accélération sont dues à un simple PETIT VOLET (4) commandé à distance par cette pédale.

Nous venons de vous décrire ci-dessus le système d'arrivée de l'aspiration d'air. Voici celui de l'essence. L'essence arrive du réservoir au carburateur à l'aide d'une POMPE. Ce carburateur comprend une CUVE (5) dans laquelle se déplace un petit cylindre ou FLOTTEUR (6). Celui-ci bouche l'arrivée lorsque le niveau est atteint. Ce niveau se trouve à la hauteur d'une *sorte de cheminée placée dans le canal d'aspiration* (7). Cette cheminée va jouer le rôle d'un vaporisateur à parfum. D'un côté, l'essence liquide, de l'autre de l'essence vaporisée.

Le débit de l'essence liquide est déterminé par une pastille dénommée par les spécialistes GICLEUR (8). Véritable entonnoir, cette petite pièce métallique est percée d'un trou très précis (au centième de millimètre).

L'air et l'essence vaporisés se mélangent dans le canal d'aspiration, passent devant le volet d'accélérateur, se précipitent vers le collecteur d'admission, se glissent entre la soupape ouverte et vont remplir la chambre de combustion et le cylindre. Ces phases schématiques représentent la fonction d'admission ou du remplissage : c'est le 1er temps.

Le prochain nnméro vous décrira le fonctionnement de la bougie, du distributeur, de la bobine d'allumage, de la batterie et de la dynamo.



(EXTRAIT DU BULLETIN D'INFORMATION DE LA R.N.U.R.).

Cris de Joie

Salle Pleyel !

Il est ingrat d'écrire chaque année, un compte rendu de fêtes qui, à l'exception du programme, présentent, à peu de choses près, la même ambiance. Pour ne pas offrir à nos lecteurs des articles copiés sur ceux des années précédentes, c'est dans les coulisses que nous avons assisté, cette année aux différentes manifestations, aussi bien de la soirée annuelle du club, que de l'Arbre de Noël, Salle Pleyel. Pourtant, pensez-vous, ce ne fut ni la même salle, ni le même spectacle. Mais ce n'est pas, je crois, ce qui importe, du moins en ce qui concerne l'Arbre de Noël. La représentation, à cette fête, est prévue pour les enfants et le compte rendu écrit pour les grands. Comme ces grands viennent pour leurs enfants, c'est bien en parlant des petits que l'on peut le plus leur faire plaisir, non ? Eh ! bien ces petits sont sages et bien mignons, car le Père Noël leur a donné des jouets à tous ; en plus, il leur a offert un beau spectacle (d'autant mieux, d'ailleurs, qu'il a réjoui aussi bien les parents que les enfants !). Nous y avons retrouvé, avec joie, les Rilenders, « les extraordinaires patineurs de l'ABC », mais le plus touchant était de voir, juste derrière le rideau, par le petit trou dans lequel on surveille la salle, les bouches « ovales » et admiratives des petits, ainsi que leurs yeux éblouis par tant de force et de grâce à la fois.

— « Ah ! quand est-ce qu'on sera des grands pour faire ça ! »

Mais quand ils seront grands, bien peu sans doute feront du patin à roulettes

Le retour à la maison, après de tels spectacles, s'accompagne bien souvent, non seulement de mille questions, mais d'un nombre, toujours regrettable, si restreint soit-il, de bonnes farces !

Heureusement, la fantaisie chorégraphique qu'avait mise au point Robert Quinault, de l'Opéra, est venue pour nous détendre et nous charmer, après tant de turbulence.

Après le goûter, si gentiment distribué par nos collègues féminines que nous remercions ici de leur si aimable dévouement, la fête a continué, mais sous le signe du charme, voire même de l'émotion. Je veux parler du « Noël de Françoise » que nous a présenté le groupe artistique du Club Esso-Sports (décidément, il fait parler de lui). Mademoiselle Audousset avait très peur, avant d'entrer en scène ; Michel Mariné, très « metteur en scène », mais très gentil, donnait ses derniers conseils et tout ce petit monde, fait de personnages familiers aux enfants, a reçu sa récompense par les bravos que d'un même cœur nous leur avons donné très sincèrement.

— « La petite Françoise en a de la veine de connaître toutes ces fées et ces clowns !... »

La plus grande qualité de ce petit spectacle est effectivement de plaire aux enfants, et ceci grâce aux personnages qui y sont mis en scène et qu'ils aiment comme nous les avons aimés autrefois. Bravo et merci à la Section Artistique du Club.

« Le Rêve de Françoise », interprêté par le groupe artistique d'Esso-Sports.

et ils iront à leur bureau, comme tout le monde, à pied ou autrement.

Le magicien de Rocroy, n'eut pas moins de succès ! Il nous a été rarement donné, chez un prestidigitateur, de relever tant de bonhomie alliée à une aisance de grande classe. Mais combien de questions a-t-il suscité chez les enfants !

— « Pourquoi il voulait crever son pare-brise, le monsieur ? »

Je pensais aux automobilistes de la Société, papas de jeunes enfants, retrouvant un beau matin le pare-brise de leur auto, transpercé d'une tringle de fer !

— « Ca y est, papa, j'ai réussi le coup du magicien ! »

Joé et Joé (de tels noms sont pratiques en cas d'inversion à l'imprimerie) ont remporté une part légitime de bravos et, là encore, j'imaginais le soir frères et sœurs, ou qui sait, papa et enfants, faisant du main à main et des galipettes dans l'appartement, au grand dam de la maman !

— « Allez donc jouer ailleurs ! le lustre, attention !... »

André Chanu, dont la belle voix et la sympathique aisance nous sont désormais familières, poursuivant sa tâche d'animateur, avait la partie aisée en présentant Serge, le cycliste burlesque du Cirque d'Hiver, qui a su en trois tours de roues s'attirer la sympathie des grands et des petits. Et puis, et puis... LES CLOWNS ! Nino et Charly.

A partir de cet instant, il n'est plus de phrases possibles. Il vous suffira d'imaginer des rires et des cris de joie éclatant de tous côtés dans la grande salle Pleyel, ou bien encore de vous souvenir de vos enthousiasmes d'enfants pour remplacer avantageusement tout verbiage. Quant à moi, je ne peux plus écrire, car en bon père de famille, j'ai pensé à faire cet article, mon fils auprès de moi et... et... il n'a que dix-huit mois... et les quilles que le Père Noël lui a offertes jouent dangereusement avec l'encrier et... le papier.

Pardonnez-moi ! mais, n'est-ce pas, Noël !

Les clowns Nino et Charley.

A gauche : Le magicien de Rocroy a fait appel à la collaboration de deux jeunes spectateurs.
A droite : Plaisir des petits, bien sûr... mais les grands ne s'ennuient pas non plus !

Un moment sympathique et tellement attendu... la distribution des jouets.

2. situation de l'agriculture

Les Céréales. On cultive des céréales dans toute la France, et plus de 8 millions 700.000 hectares leur ont été consacrés en 1950, contre près de 10 millions en 1938.

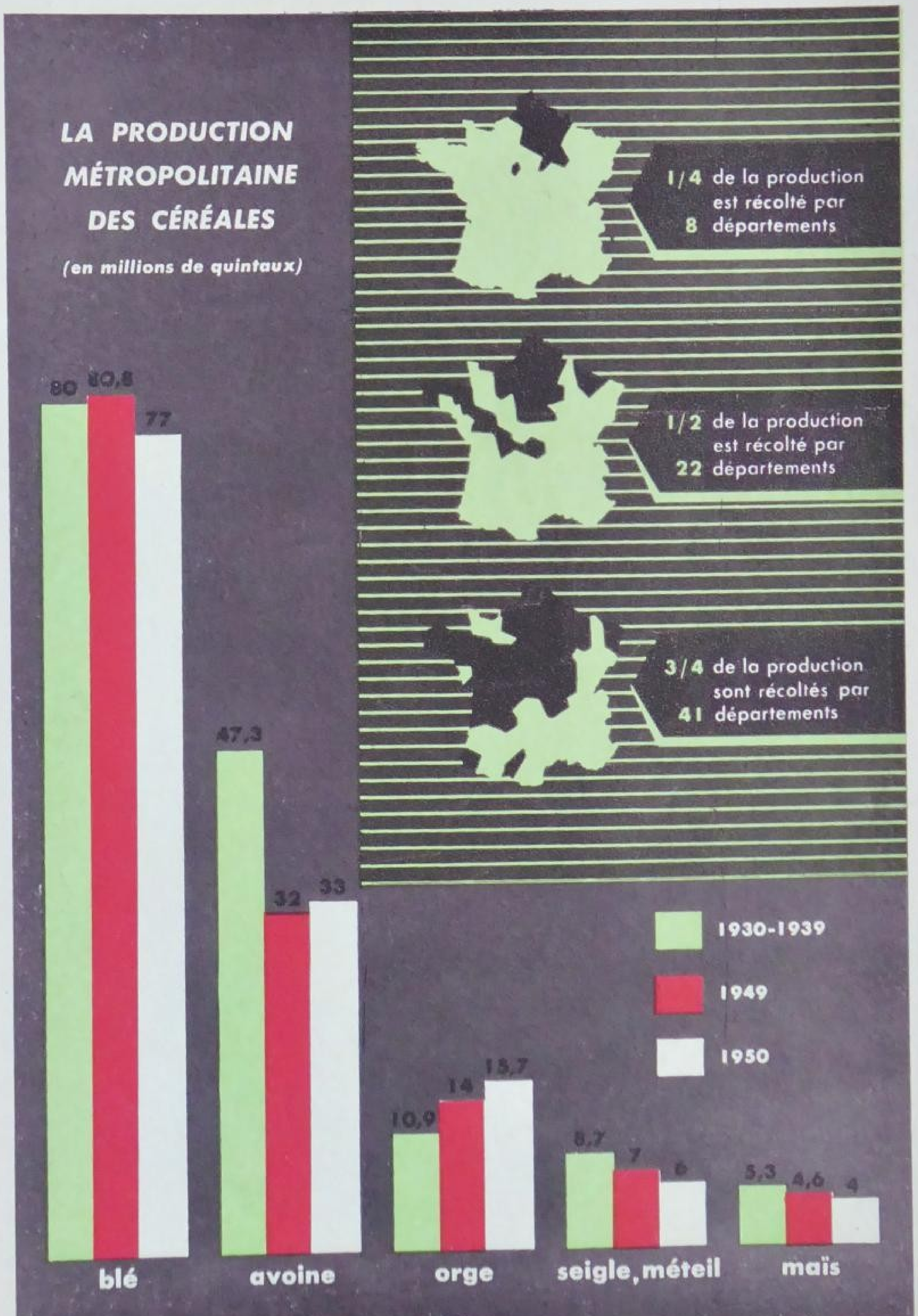
Le blé (cultivé par 1.700.000 agriculteurs environ) reste l'une des grandes productions nationales. Il est récolté sur 4.300.000 ha. contre 6.500.000 au début du siècle. Sa production en 1950 a été de plus de 77 millions de quintaux (1) sur lesquels neuf à dix peuvent être exportés. Malgré la réduction des emblavures, les progrès techniques et la sélection des semences assurent, par l'amélioration du rendement, une récolte à peu près constante de l'ordre de 70 à 80 millions de quintaux dans ces dernières années (2).

L'avoine est cultivée sur 2.300.000 ha. contre plus de trois millions avant-guerre. (Production : 40.000.000 de qx environ — 33 millions en 1950.)

Le seigle, céréale des terres pauvres (Bretagne du Centre, Massif Central) n'est produit que sur 500.000 hectares (30 % de moins qu'avant-guerre). (Production : 7.000.000 de quintaux — 6.062.000 en 1950.)

L'orge, par contre, a gagné 150.000 ha. sur l'avant-guerre et plus d'un million d'hectares lui sont consacrés. (Production : 15.000.000 de quintaux.)

Le maïs, autrefois cantonné dans le Sud-Ouest, a tendance à gagner vers le Nord, avec les hybrides. (Production : 4 à 5.000.000 de quintaux.)

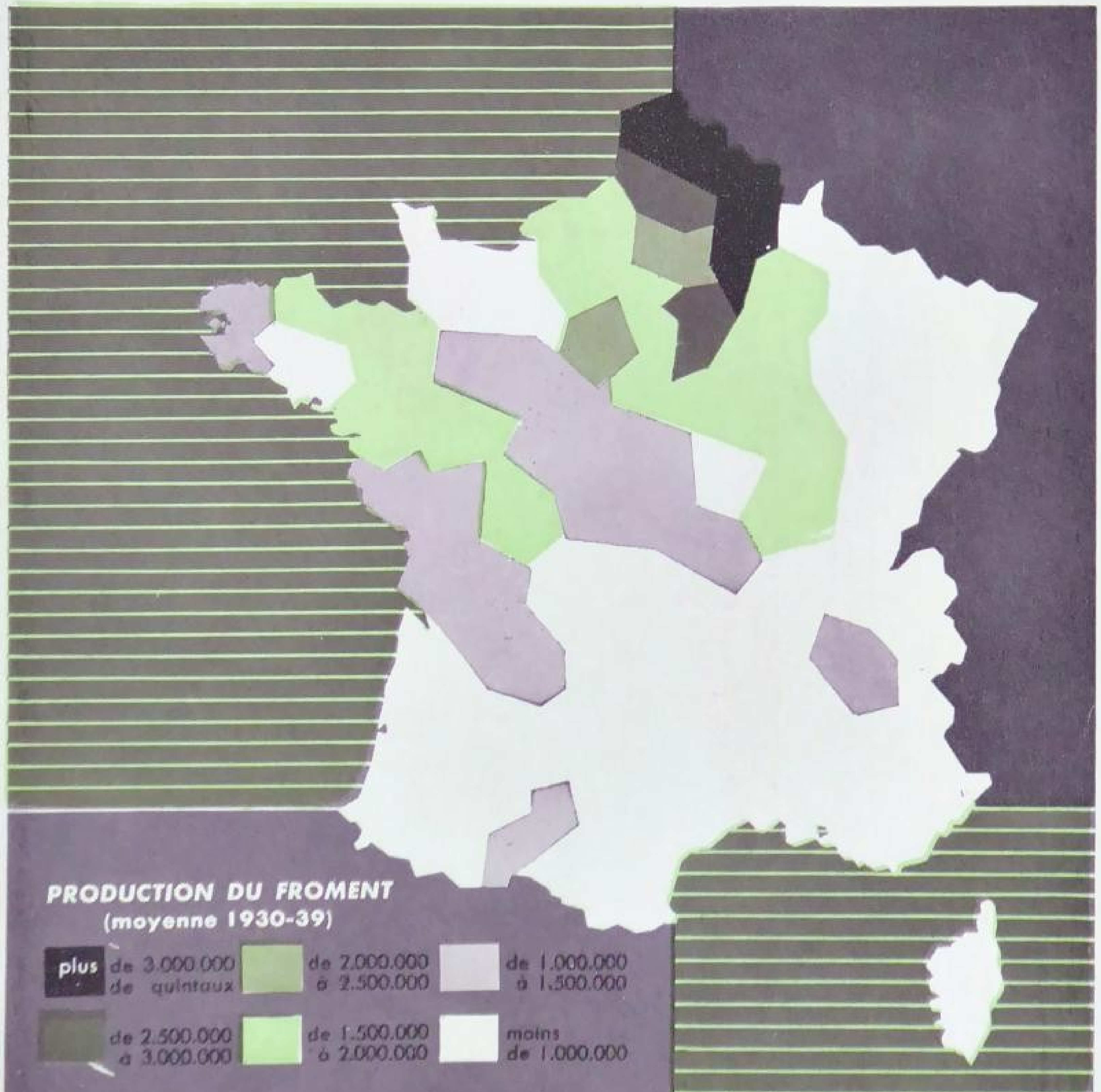


(1) Soit 173 kg. par an et par habitant. Signalons que la moyenne mondiale est de 44.

(2) La consommation du pain par les Français fournit le plus bel exemple de stabilité que l'on puisse observer, puisqu'elle a varié de moins de 2 % dans les trois dernières années. En 1950, chaque Français a consommé, en moyenne, 317 grammes de pain par jour.

Blé dans la Brie (PHOTO KARQUEL).

Maïs en fleurs (PHOTO KARQUEL).

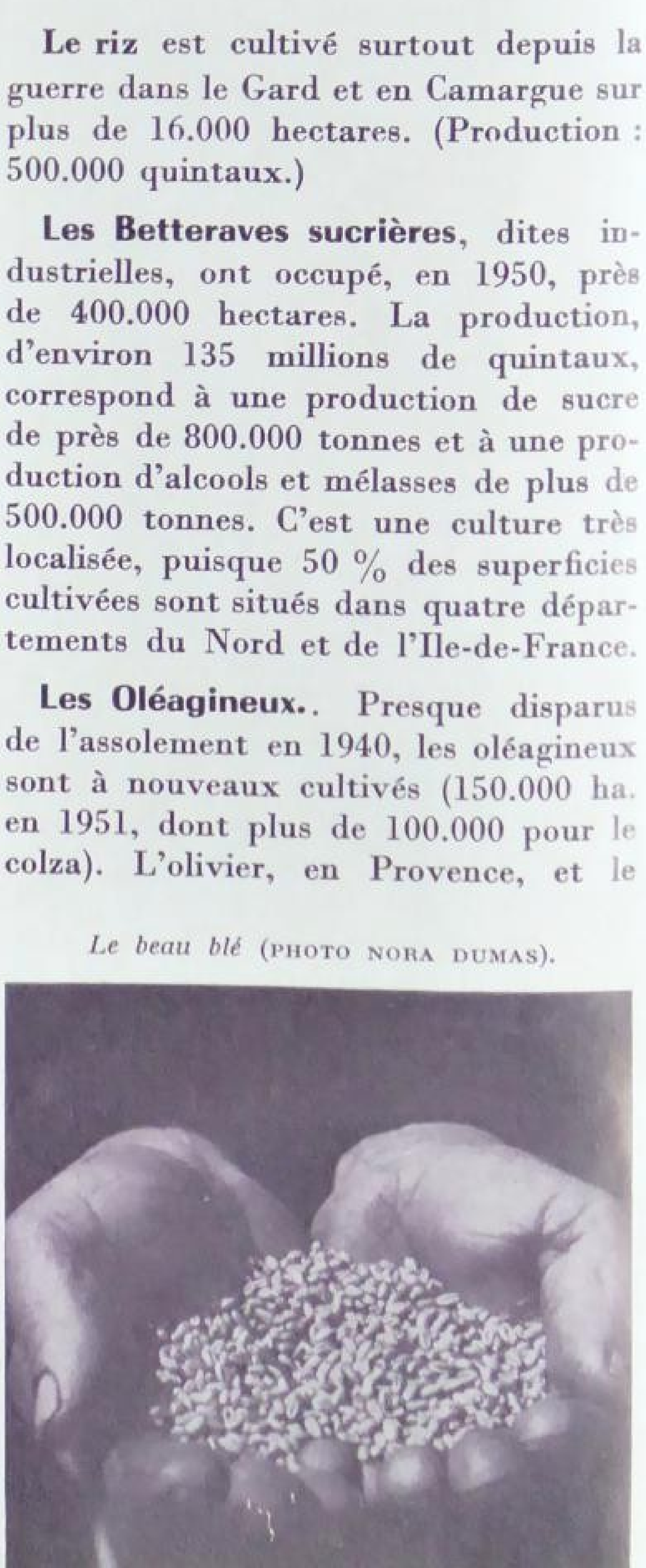


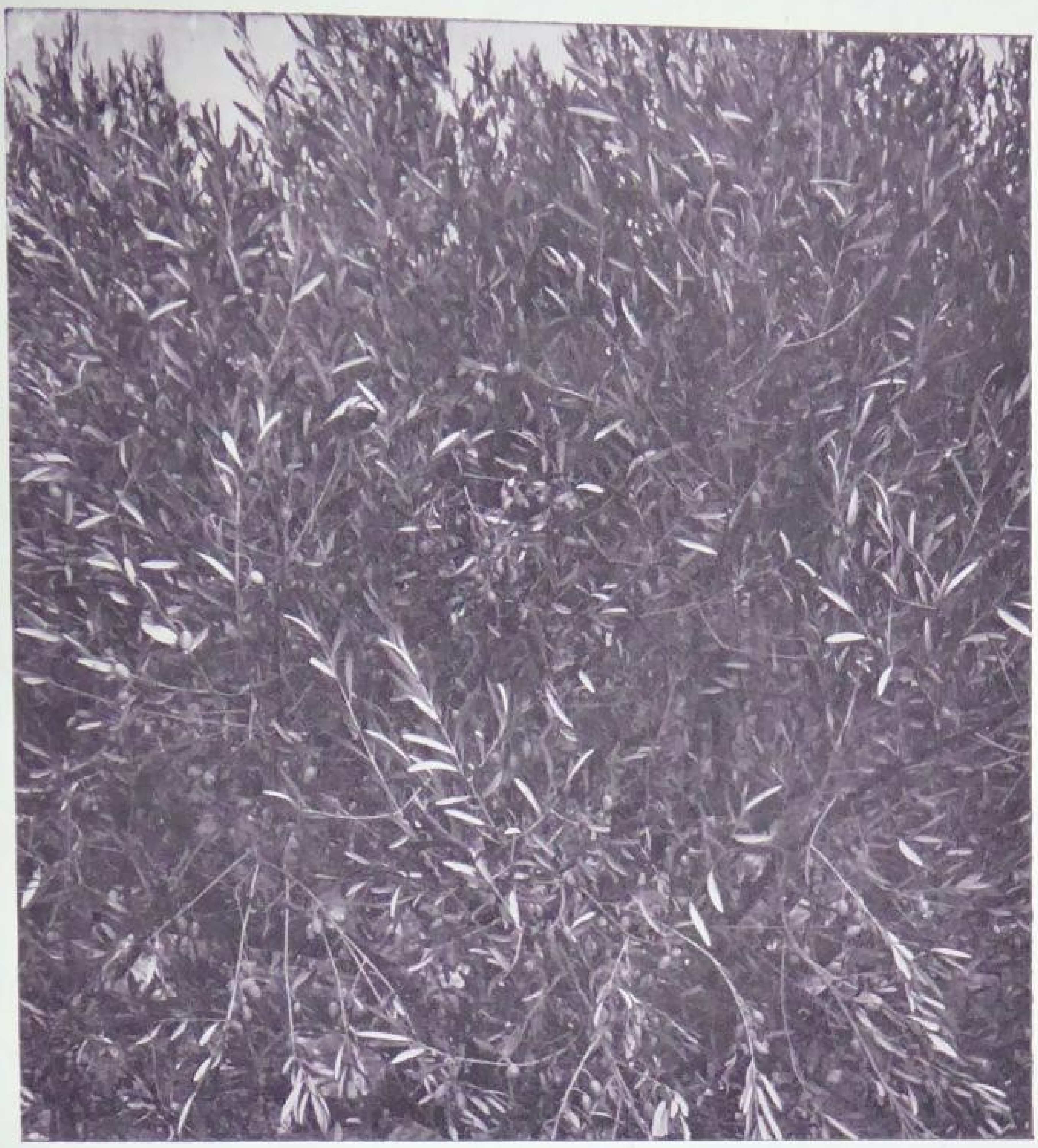
Le riz est cultivé surtout depuis la guerre dans le Gard et en Camargue sur plus de 16.000 hectares. (Production : 500.000 quintaux.)

Les Betteraves sucrières, dites industrielles, ont occupé, en 1950, près de 400.000 hectares. La production, d'environ 135 millions de quintaux, correspond à une production de sucre de près de 800.000 tonnes et à une production d'alcools et mélasses de plus de 500.000 tonnes. C'est une culture très localisée, puisque 50 % des superficies cultivées sont situés dans quatre départements du Nord et de l'Ile-de-France.

Les Oléagineux.. Presque disparus de l'assolement en 1940, les oléagineux sont à nouveaux cultivés (150.000 ha. en 1951, dont plus de 100.000 pour le colza). L'olivier, en Provence, et le

Le beau blé (PHOTO NORA DUMAS).





Oliviers de Provence (PHOTO TODD WEBB).

Riz en Camargue (PHOTO MOREL).

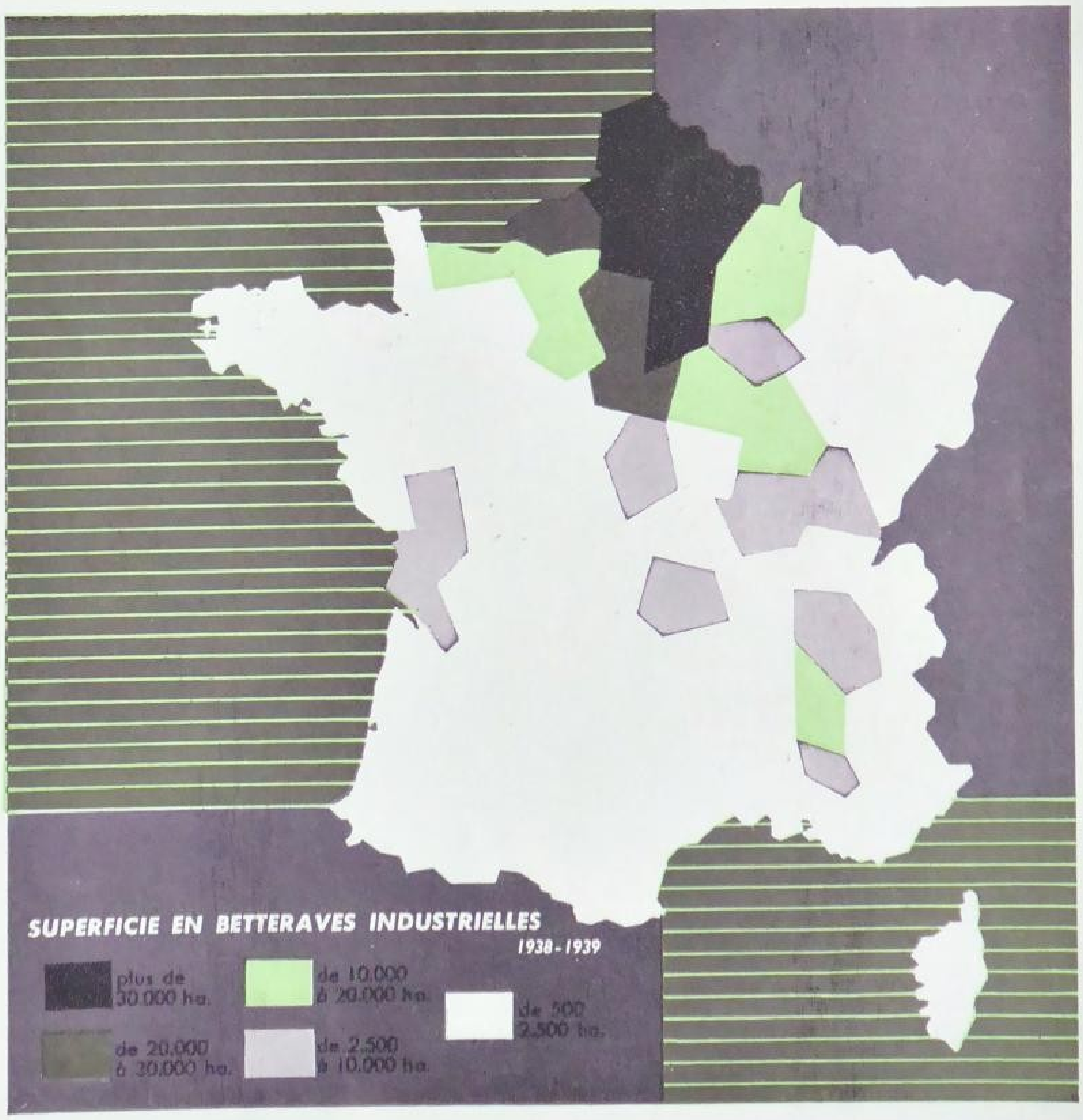
noyer, dans le centre, fournissent également de l'huile (10.000 tonnes).

Les Pommes de Terre couvrent près d'un million d'hectares dans toute la France. La récolte annuelle, d'environ 100 millions de quintaux, est utilisée pour la consommation humaine ou animale ; les primeurs y comptent pour 6 millions de quintaux. Le Finistère est le principal producteur de plants sélectionnés.

Les Textiles. Cinq mille hectares dans l'Ouest sont consacrés au **chanvre** et 39.000 dans la région du Nord au **lin** qui tend à s'étendre.

Dans l'ordre décroissant, **le tabac** occupe 30.000 hectares (Sud-Ouest, Alsace), la **chicorée**, 5.000 hectares (Nord, Pas-de-Calais) et le **houblon**, 1.000 hectares (Alsace).

Tabac, près de Nice (PHOTO KARQUEL).



Les joyeuses vendanges (PHOTO NORA DUMAS).

VAL DE LOIRE
Muscadet
Anjou
Touraine
Pouilly
Saumur

BORDEAUX
Médoc
Graves
St-Emilion
Entre-Deux-Mers
Montbazillac
Sauternes

JURANÇON
GAILLAC

ROUSSILLON
MUSCAT
CORBIÈRES

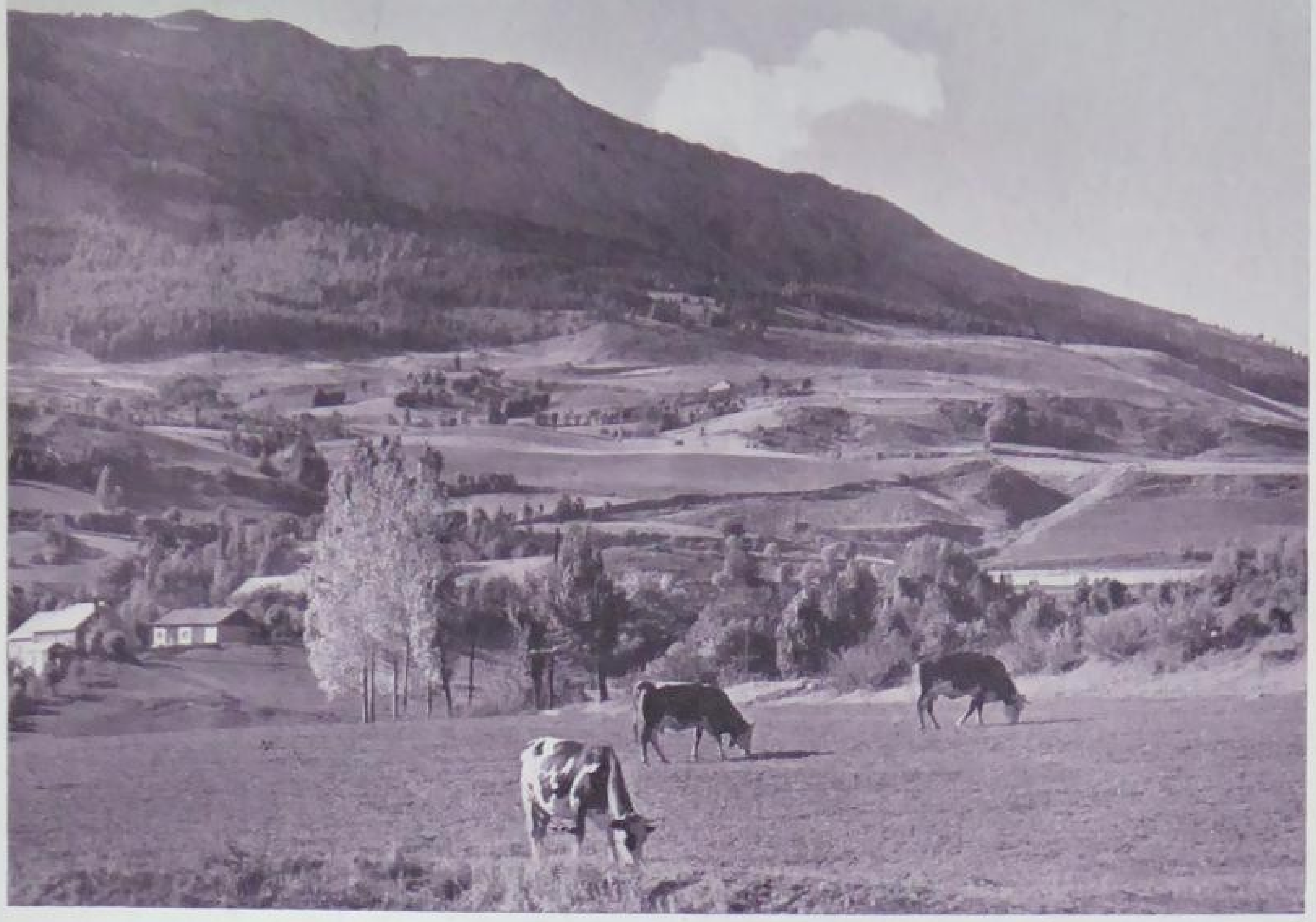
La Vigne. La France est le plus grand pays viticole du monde, puisque sa production représente environ le quart de la production mondiale. Grande richesse nationale, la vigne occupe plus d'un million et demi d'hectares, soignée avec amour par plus de 1.570.000 vignerons. La production vinicole, qui s'élevait en moyenne avant guerre à près de 60 millions d'hectolitres, était tombée à 50 millions environ par suite du manque de soins dû à la guerre. Elle est remontée toutefois à 65 millions d'hectolitres en 1950 et, actuellement, représente 184 litres par habitant et par an. Là aussi, la régression nette des superficies a été plus que compensée par l'amélioration des rendements. La valeur de la récolte en 1950 fut de 200 milliards de francs.

Les Cultures Fruitières occupent 230.000 hectares, répartis sur l'ensemble du territoire ; citons encore **les Cultures Maraîchères** (120.000 hectares de légumes destinés à la vente, et 230.000 hectares pour la consommation familiale, auxquels s'ajoutent 170.000 hectares de **Cultures Légumières** de plein champ et 240.000 hectares réservés aux légumes secs) dont la production, bon an mal an, vaut près de 140 milliards de francs.

La valeur brute des productions de fruits, fleurs (22.000 hectares) et légumes est donc très importante et, avec un total de plus de 200 milliards, dépasse la vigne elle-même sur une surface moindre. Aussi, y a-t-il tendance à l'accroissement des surfaces consacrées à ces cultures en France, jardin de l'Europe.

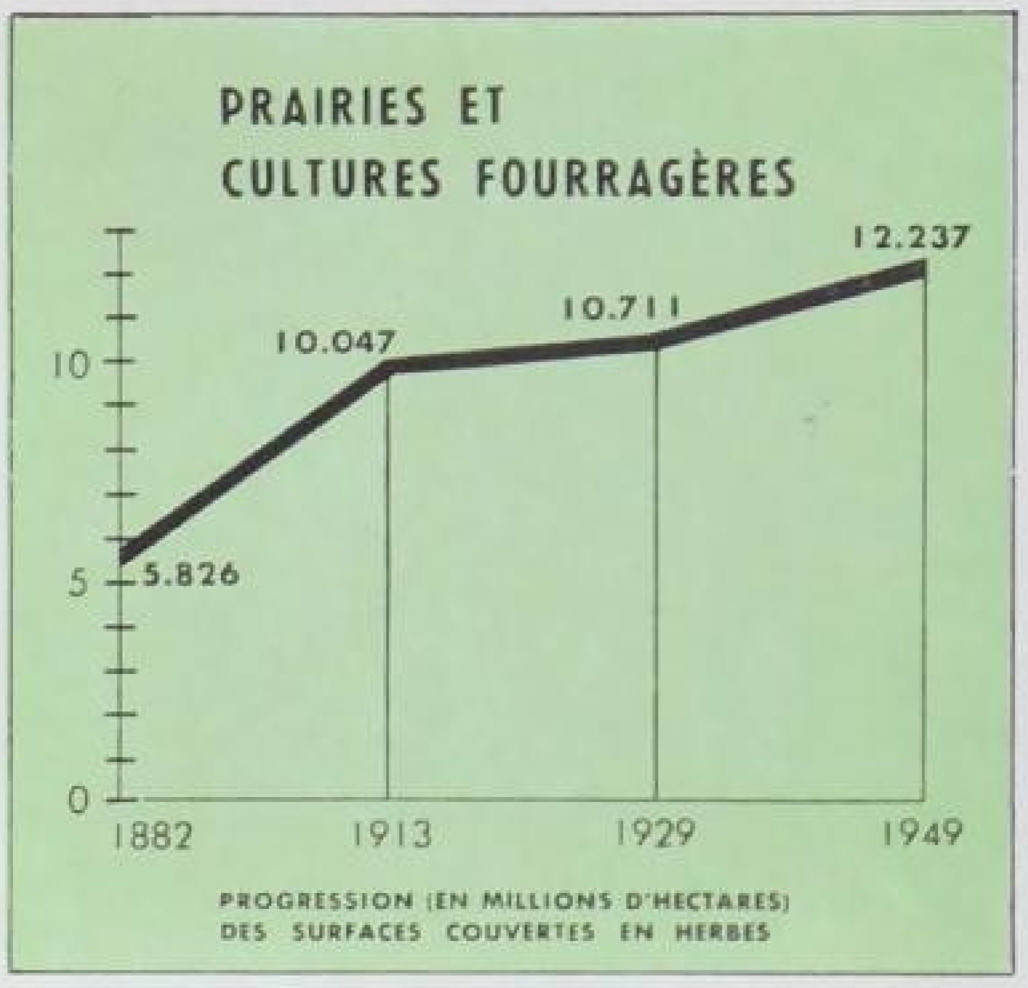
CARTE DE LA LOCALISATION DES CRUS

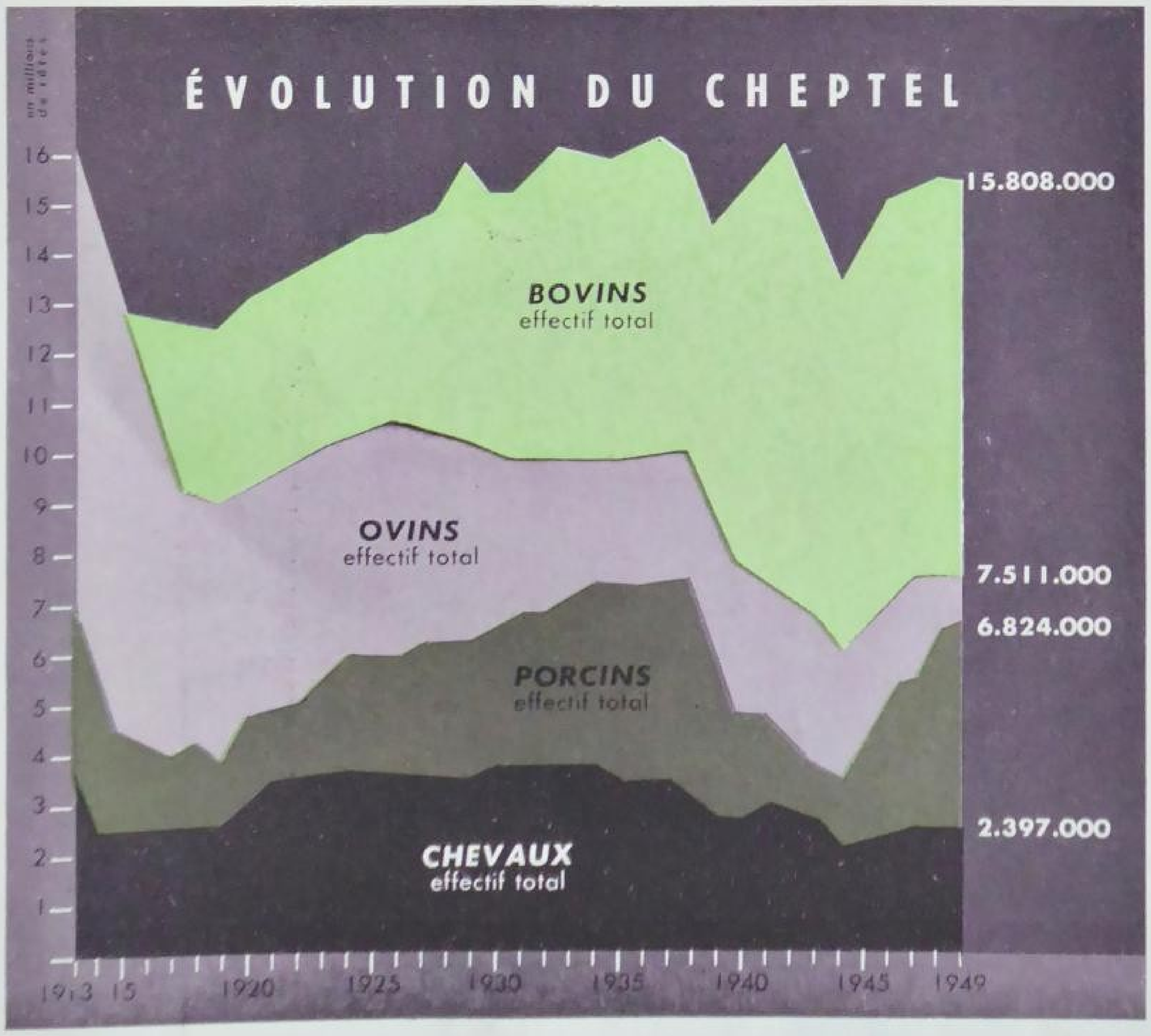
Ci-contre : *Protection des vignes contre le gel par des brûleurs alimentés au fuel-oil* (PHOTO A. P. E. P). Ci-dessus, à gauche : *Image des vendanges dans le Var* (PHOTO KARQUEL). A droite : *Aux environs de Grasse, la cueillette de fleurs de jasmin* (PHOTO KARQUEL).



(PHOTO TODD WEBB)

(PHOTO KARQUEL)





prairies et cultures fourragères

La surface couchée en herbe n'a cessé d'augmenter en France depuis la fin du XIXe siècle. Elle occupe plus de 12.200.000 hectares (soit près des deux cinquièmes du territoire cultivé total) et la valeur de l'herbe produite dépasserait 200 milliards de francs, dans la mesure où il est possible de l'évaluer.

Il faut y ajouter 5.000.000 hectares de **cultures fourragères** (3.200.000 de prairies artificielles : luzerne, trèfle, sainfoin, et 1.800.000 de **prairies temporaires** et de fourrages annuels). En comptant les plantes sarclées (pommes de terre, topinambours, betteraves fourragères, etc...), la valeur totale de ces productions est d'environ 340 milliards.

Pour avoir une vue d'ensemble de ce que l'agriculture fournit pour la nourriture du cheptel, ajoutons-y les tourteaux à base d'oléagineux métropolitains et la paille des céréales (50 milliards environ) (1).

(1) Nous ne parlerons pas ici des richesses forestières qui feront l'objet d'un article spécial.

l'élevage (1)

Le cheptel domestique a rejoint en France en 1950 son niveau d'avant-guerre. La production et la consommation de la viande en France se répartit de la façon suivante : 50 % pour la viande de bœuf et de veau, 45 % pour la viande de porc, 5 % pour le mouton et le cheval (en laissant de côté la basse-cour et le gibier). Descendue au-dessous d'un million de tonnes en 1944, cette production a atteint deux millions de tonnes en 1950 (49 kg. par habitant et par an), dépassant ainsi la consommation. Ce résultat, qui permet l'exportation, est d'autant plus remarquable qu'il a été obtenu sans qu'il fut nécessaire d'importer des aliments pour le bétail. Notons au passage, d'ailleurs, que les possibilités de production dépassent encore largement les chiffres actuels.

(1) On peut considérer l'élevage comme une véritable industrie de transformation, qui « valorise » le végétal en le convertissant en viande, et ceci montre que le problème économique des productions animales est étroitement lié avec l'économie fourragère et avec l'économie de l'utilisation du sol. C'est pourquoi les problèmes de la production de viande sont parmi les plus complexes de l'économie agricole.

chevaux

Effectif 1950 : 2.397.000 têtes, soit 90.000 de moins qu'avant-guerre ; 50 % de cet effectif sont localisés dans 23 départements.

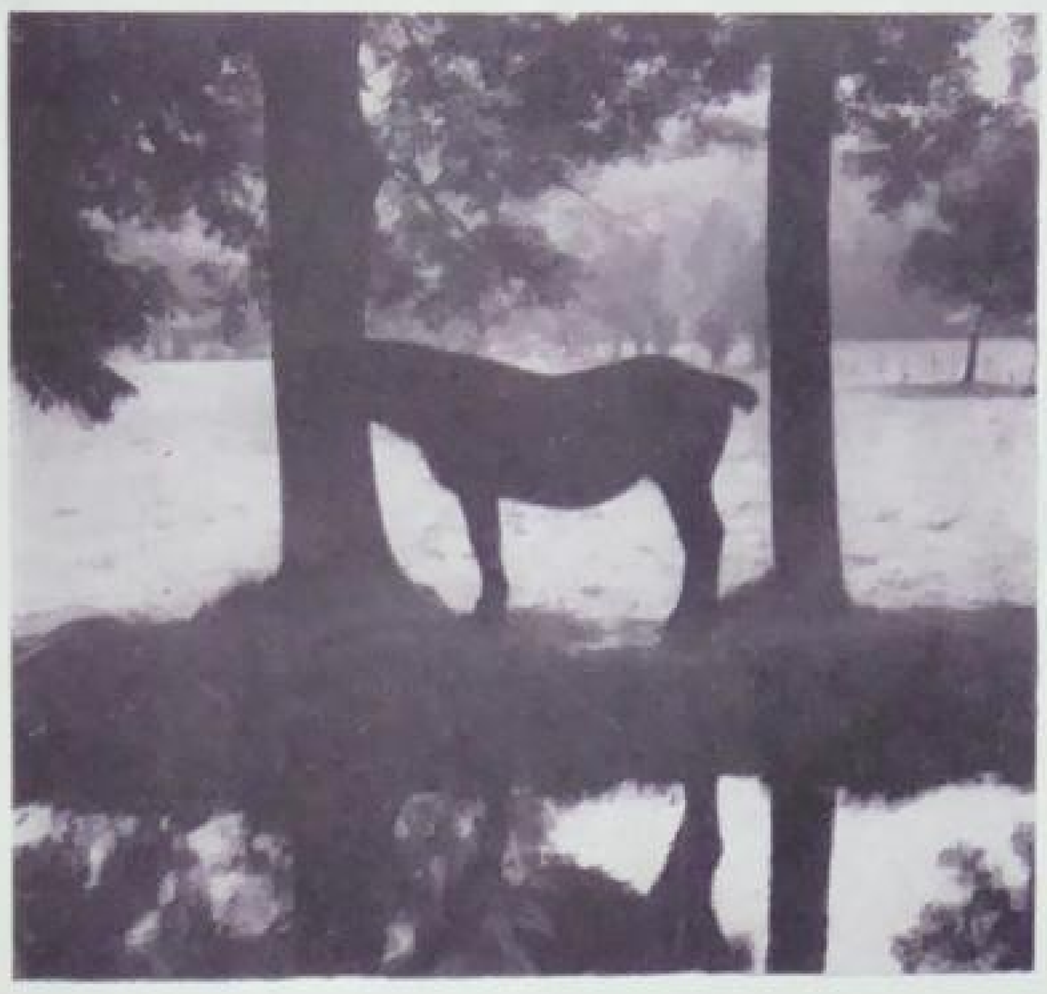
Sous l'influence combinée des sols, des climats et d'habiles sélections, la France offre une grande variété de races de haute valeur, répondant à tous les usages, du pur sang de course au plus puissant des chevaux de trait.

L'élevage chevalin français exporte d'ailleurs des reproducteurs dans de très nombreux pays étrangers.

ânes et mulets

Ces deux espèces groupent respectivement, en 1950, 109.000 et 91.000 têtes. L'élevage du mulet est surtout pratiqué au sud de la Loire (Poitou, Pyrénées, Languedoc, Alpes) et l'âne est employé principalement dans les départements accidentés (17.000 en Corse).

LES RACES DE CHEVAUX



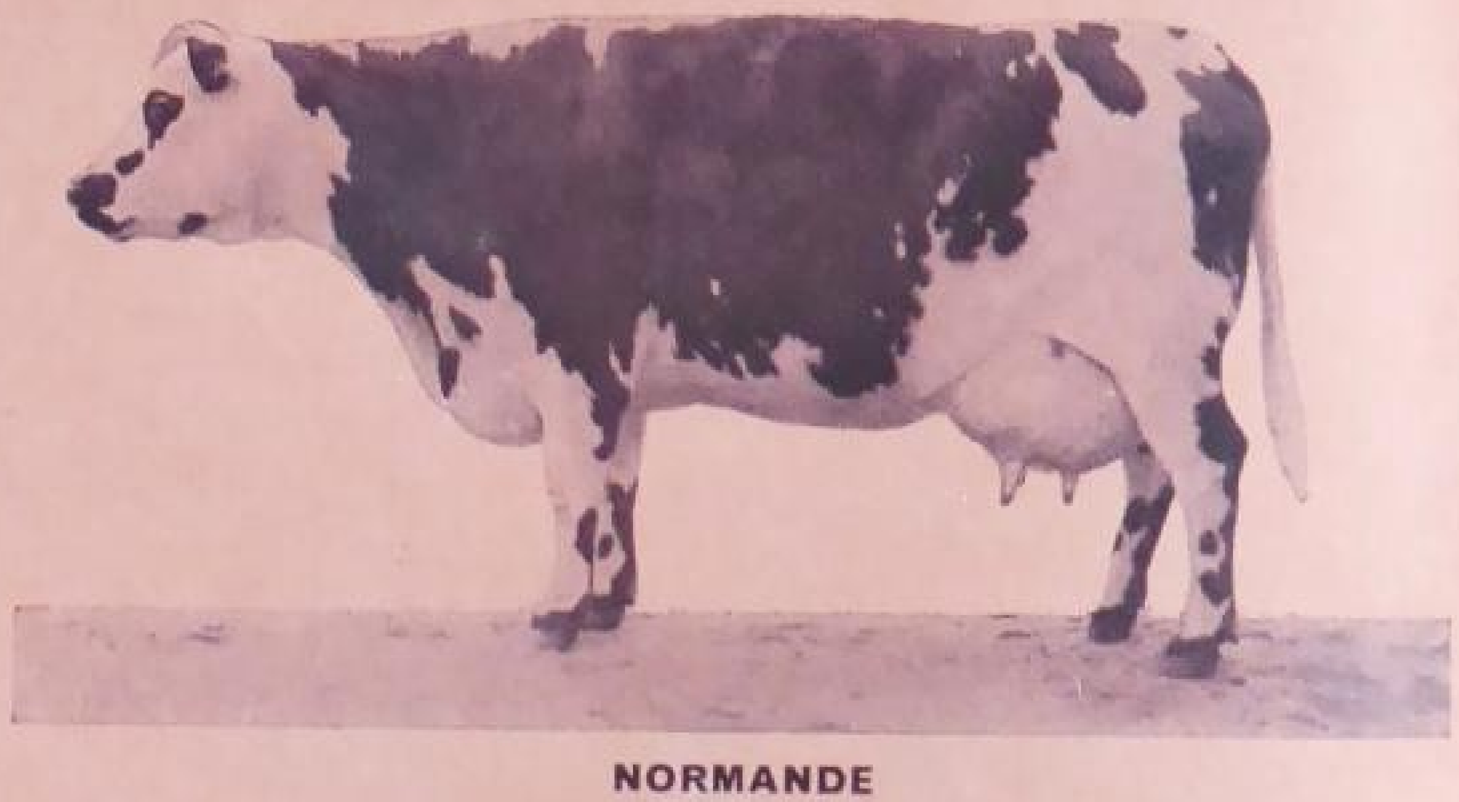
Chevaux, dans l'Eure (COLL. ESSO - PH. MOREL).

PHOTOS RECOUPÉ

HOLLANDAISE

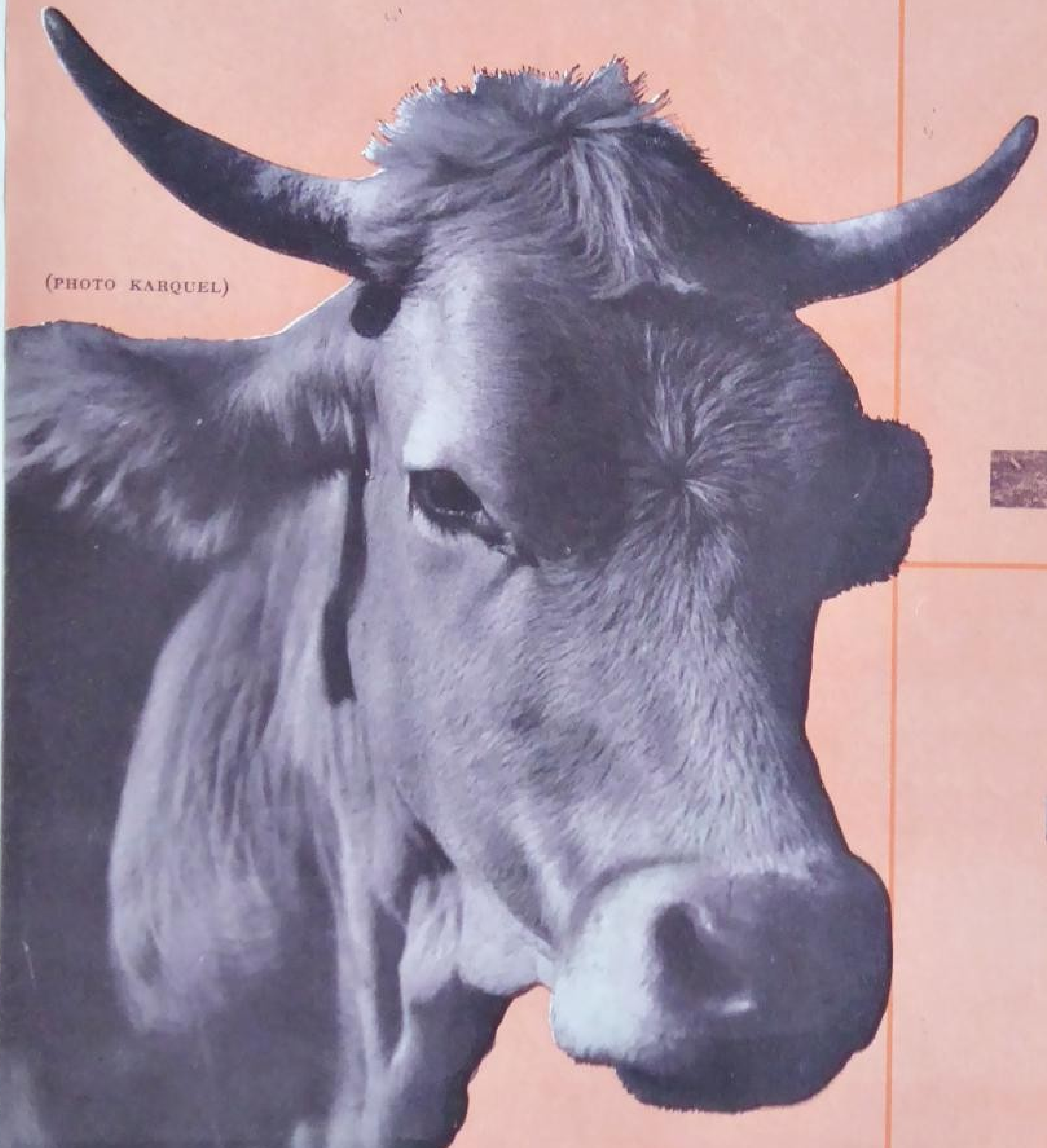
CHAROLAISE

LIMOUSINE



NORMANDE

(PHOTO KARQUEL)



PIE ROUGE DE L'EST

les bovins

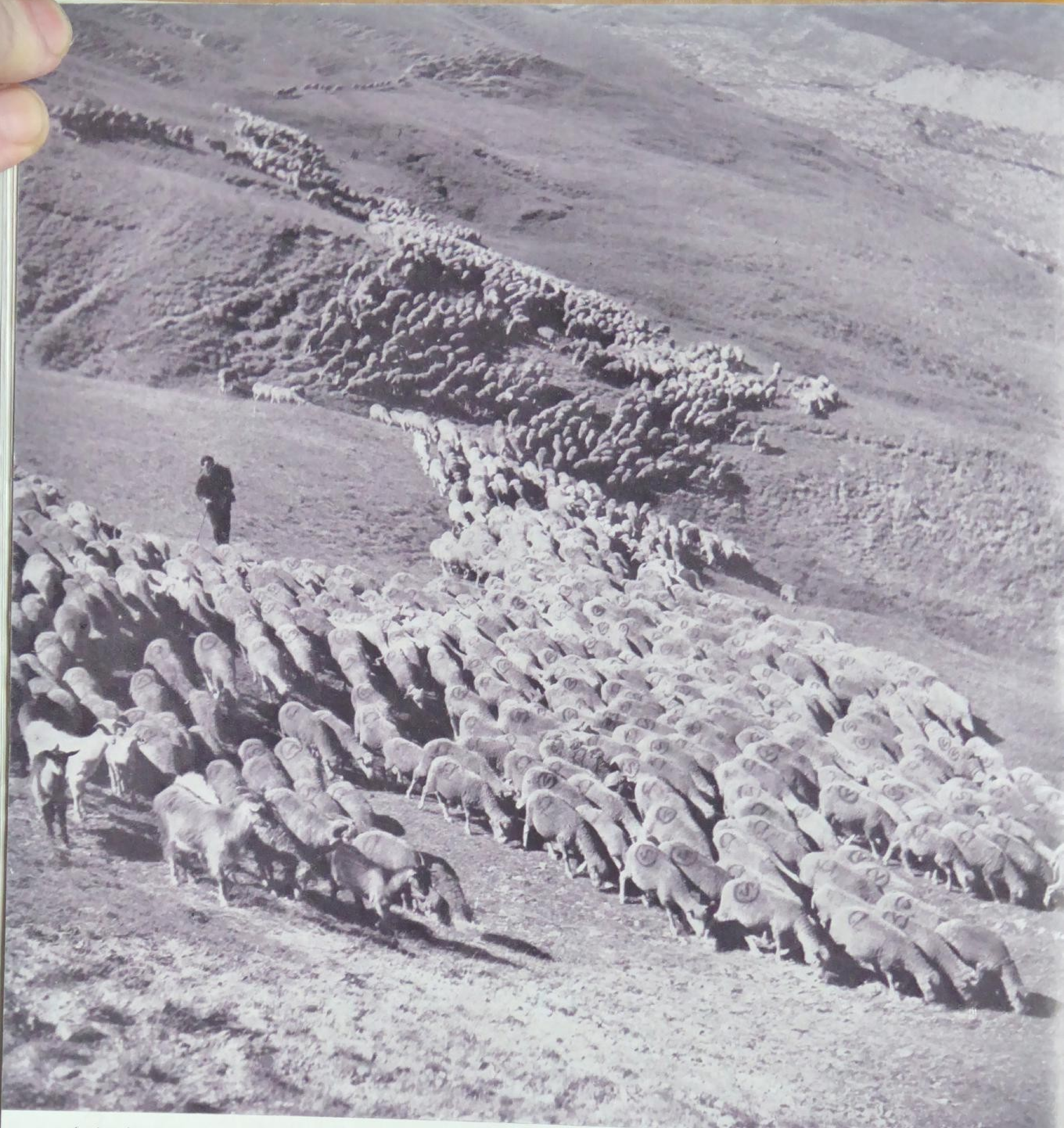
(PHOTO KARQUEL)

De toutes les espèces domestiques, l'espèce bovine est celle qui joue le rôle le plus important en matière d'élevage. Elle compte plus de 15 millions et demi de têtes. Suivant leurs habitats, les races se partagent en **races de plaines** (exploitant d'abondantes ressources fourragères) et en **races de plateaux et de montagnes** (s'accommodant de climats rudes et d'une nourriture plus frugale). Une grande partie est composée de races destinées à la production laitière (plus de 150 millions d'hl. annuels, à raison de 1.700 litres par vache et par an, soit 356 litres produits par habitant annuellement) (1). Mais la majorité est orientée vers la production de la viande où la France excelle. Nombre d'excellentes races, bien adaptées à leur région d'élevage, ont d'ailleurs des aptitudes mixtes (travail, lait, viande) qui conviennent au caractère familial de l'exploitation agricole de notre pays. Cependant, le développement de la vache exclusivement laitière a accusé une progression de 13 % de 1947 à 1950 au détriment des animaux de trait.

L'amélioration des races est le souci constant des éleveurs qui exportent particulièrement les reproducteurs de races aptes à la production de viande. L'insémination artificielle se répand rapidement (2).

(1) La production laitière est extraordinairement disséminée, puisque l'on compte 1.500.000 étables de 4 vaches en moyenne.

(2) 40 centres fonctionnent et 350.000 vaches ont été inséminées en 1949 contre 10.000 seulement en 1946.



La transhumance, dans les Basses-Alpes.

(PHOTO KARQUEL)

les ovins

Actuellement, 7 millions et demi de moutons sont élevés, soit dans les fermes industrielles de l'Ile-de-France et du Nord (races précoces), soit dans les herbages de l'Ouest (races d'herbage), soit sur les plateaux secs et calcaires de l'Est, du Berry, des Causses et dans les régions montagneuses du Massif Central, Alpes, Pyrénées, Corse (races de pays rustiques et races laitières). Ceux de Provence passent l'été dans les pâturages de montagne : c'est la **transhumance**.

L'importance du troupeau ovin n'a cessé de décroître depuis 1920 (20 millions), mais cette diminution, qui paraît surtout imputable aux difficultés du gardiennage, est en partie compensée par une très nette amélioration de la qualité du troupeau. Le prix de vente de la viande de mouton est favorable, et celui de la laine est très élevé.

La production de laine est tombée de 17.500 t. avant guerre, à 12.900 en 1950.

les porcins

Le troupeau de porcs dépasse le chiffre de 6 millions et demi (en 1938, 7 millions). Les effectifs les plus nombreux se trouvent dans les régions où l'on fabrique du beurre (à cause du petit lait), en particulier en Bretagne, et l'on peut dire que le porc est élevé partout en France comme la volaille.

chèvres et basse-cour

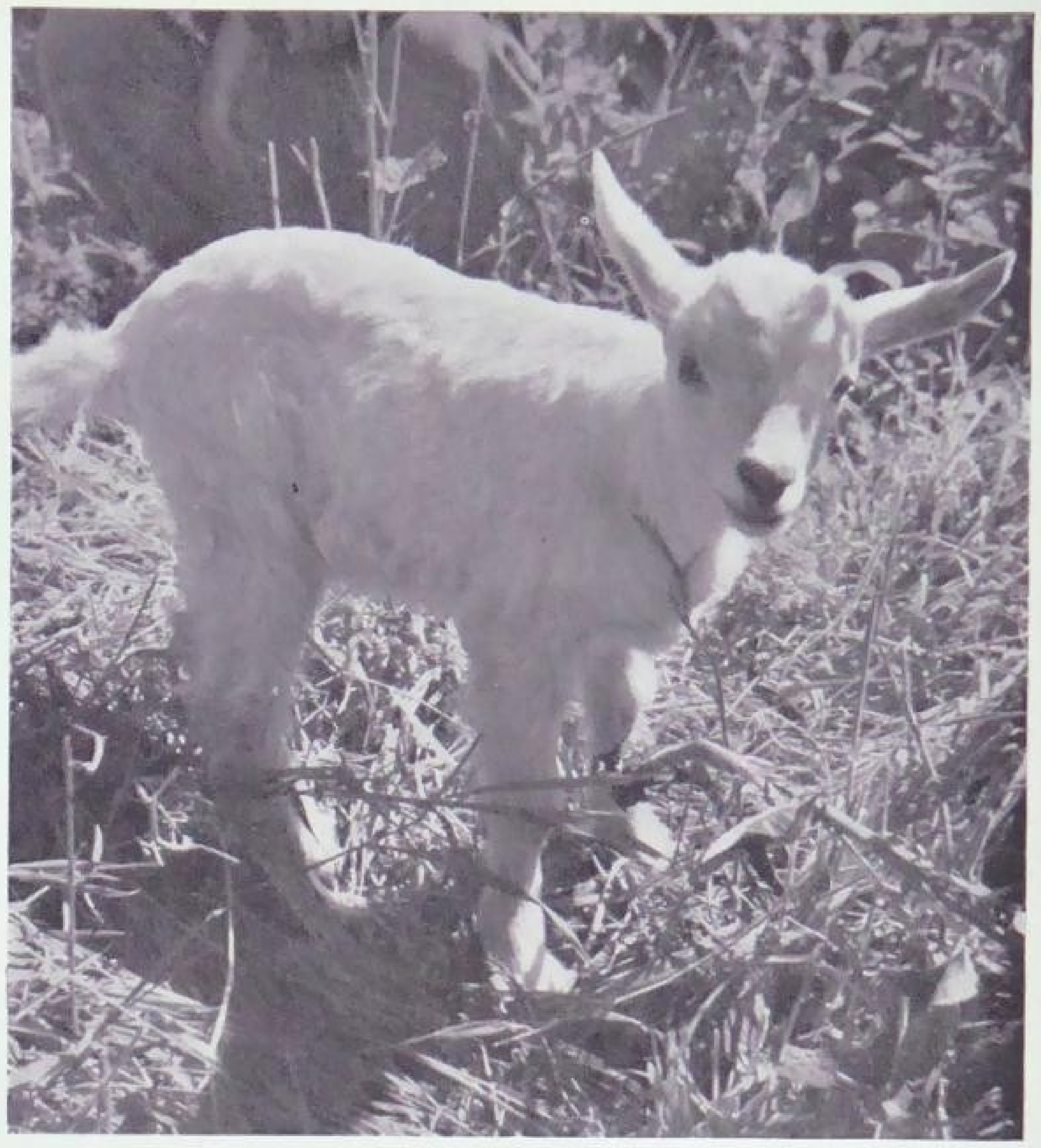
L'effectif du troupeau de chèvres serait actuellement de 1.292.000 têtes (Corse, Deux-Sèvres, Isère, Ardèche, Drôme, Puy-de-Dôme). L'élevage des poulets se fait principalement dans le Centre, la Loire-Inférieure et les Basses-Pyrénées. Le Sud-Ouest élève des oies et des dindes.

divers

La production du beurre (fermier ou laitier) est surtout localisée dans l'Ouest. Il existe de véritables « crus » de beurre dont les plus connus sont ceux d'Isigny et des Charentes.

La variété et la saveur des **fromages** de France sont universellement connues. Les plus gros producteurs se trouvent

(PHOTO JEAN VINCENT)



(PHOTO BEZAULT)

(PHOTO KARQUEL)

(PHOTO KARQUEL)

LES OBJECTIFS DU PLAN DE MODERNISATION DE L'AGRICULTURE

	Moyenne 1934-1938	1948	1949	1950	Objectif 1952
			(en milliers de quintaux)		
Blé	82.119	76.336	80.800	77.013	95.000
Orge	10.721	12.731	14.000	15.718	22.750
Maïs	3.866	4.612	4.600	4.821	7.200
P. de terre	152.131	156.819	96.000	129.000	178.000
Betes indes	83.345	94.250	100.000	135.758	123.000
Oléagineux	138	1.640	1.860	1.582	3.450
			(en nombre de têtes)		
Bovins	15.600.000	15.434.000	15.322.000	15.808	17.200.000
(dt vaches tes catégies)	(8.717.000 vaches)	(7.699.000 vaches)	(7.842.000 vaches)	(8.168.000 vaches)	(9.300.000 vaches)
Ovins	9.775.000	7.510.000	7.500.000	7.511.000	8.372.000
Porcins	6.955.000	6.424.000	6.727.000	6.824.000	9.352.000
Lait (hl.)	131.886.000	115.000.000	132.000.000	150.000.000	170.000.000
Beurre (t.)	183.000	140.000	164.000	200.000	239.000
Fromage (t)	220.000	190.000	255.000	275.000	250.000
Viande (t)	1.358.000	1.934.000	1.865.000	1.965.000	2.200.000

dans l'Est, le Centre et la Normandie. Pour compléter cet exposé, notons que les Français consomment plus de 300.000 tonnes de **volailles** et de **lapins**, 350.000 tonnes d'**œufs** et plus de 40.000 quintaux de **miel**. La production de **peaux brutes** représente 200.000 t.

le plan de quatre ans

Ces résultats de l'effort de reconstitution du potentiel agricole français, après cinq années de guerre et d'occupation, sont, on le voit, fort encourageants. Mais on peut, et on doit faire mieux encore.

Pour produire plus, et pour produire moins cher, le **Plan de Modernisation et d'Equipement de l'Agriculture** ou Plan de quatre ans fut établi au lendemain de la guerre dans un large esprit de coopération européenne (1).

Le tableau ci-dessus montre ce qu'étaient les objectifs de production pour 1952, fixés en 1948 par ce Plan.

Mais si, en matière industrielle, il est relativement facile de prévoir une augmentation régulière de la production, il en va tout autrement en matière agricole et les chiffres posés ne constituent qu'un ordre de grandeur. On ne saurait échapper en effet aux facteurs météorologiques, prévisibles à court terme, mais qu'on ne peut commander et qui dominent la production de tout le poids de leur incertitude. Que vienne un hiver rigoureux (1946-1947) et le gel de toutes les céréales d'automne laisse un déficit qui peut atteindre 60 % de la normale. Qu'apparaisse la sécheresse (1949), et la récolte satisfaisante de céréales qu'elle permet s'accompagne d'une production anormalement faible de plantes sarclées (betteraves, pommes de terre, etc...).

Les progrès restent néanmoins certains en ce qui concerne les rendements moyens, et on peut affirmer que le potentiel agricole français est supérieur aujourd'hui à ce qu'il était en 1939.

conclusion

Nous ne pouvons mieux faire pour conclure que de citer ces paroles de M. Ratineau, directeur de l'Ecole Nationale de Grignon :

« La production agricole peut et doit non seulement nourrir la population, mais encore exporter largement vers l'étranger, et faire entrer chez nous les devises étrangères dont nous avons absolument besoin. Ce double but est près d'être atteint grâce à l'accroissement de la productivité. Le nombre des tracteurs a quadruplé de 1940 à 1950. Le problème angoissant de la « conservation du sol », qui inquiète de nombreux pays, ne se pose pas en France, étant donné l'apport accru des fumures organiques et des engrais : la fertilité de nos terres est aujourd'hui plus grande qu'en 1939. Par la seule amélioration des semences, le rendement moyen s'est augmenté de 25 % pour les céréales, de 30 % pour les betteraves à sucre et de 35 % pour les pommes de terre. Les ressources infinies de la chimie organique ont fourni des moyens puissants de lutte contre les ennemis des cultures et des animaux. Le développement de l'industrie du froid évitera le gaspillage des denrées périssables et facilitera l'expédition vers l'étranger ; la conservation en entrepôts frigorifiques permettra, d'autre part, « d'étaler » la vente dans le temps et de maintenir la régularité des cours.

La tendance générale en France est en faveur de la ferme mixte, comportant des recettes animales et végétales sensiblement égales ; l'équilibre des trésoreries rurales est ainsi mieux assuré, car, si le blé paye seulement 10 à 20 mois après les labours, par contre, un porc fournit une recette en moins de 6 mois, et la vache à lait toutes les semaines, voire tous les jours. L'effort le plus remarquable a été la reconstitution ou le développement des vergers un peu partout, à l'exemple des Américains et des Canadiens.

Tous ces progrès techniques — et d'autres encore — résultent des travaux de nos chercheurs, mais aussi de la multiplicité des échanges de vues internationaux. Nous sommes à même d'être un pays exportateur de denrées agricoles. On disait naguère que l'épi sauverait le franc ; cela est vrai plus encore aujourd'hui : l'agriculture reste notre richesse la plus solide. »

P. M. M.

(1) **Le « POOL VERT » ouvrirait à l'agriculture française le marché européen.**

Les Français ont la réputation d'être les plus fins gastronomes du monde ; mais ils ne peuvent imposer tous leurs goûts aux consommateurs étrangers. Si nous voulons vendre à l'extérieur une fraction importante de nos productions alimentaires, il faudra offrir aux acheteurs des denrées qui correspondent à leurs désirs. (Par exemple, la Grande-Bretagne consomme de la viande de porc assez sèche, viande à bacon : celle de nos porcs, en général, est trop grasse. Le Danemark, dès avant la guerre, « fabriquait » du porc à l'usage exclusif des Anglais. Autre exemple : l'Allemagne n'apprécie pas les petites lentilles vertes, qu'elle considère comme un aliment pour animaux : elle a refusé nos offres de ce produit. Par contre, elle recherche la lentille large et blonde, dont elle a acheté des quantités importantes à l'Afrique du Nord).

Nous sommes placés très favorablement dans de nombreux secteurs agricoles. C'est donc fort opportunément que le Ministre de l'Agriculture a mis à l'étude un **plan européen d'organisation des marchés**. On créerait un vaste espace économique à l'intérieur duquel la circulation et la commercialisation des produits de base (blé, produits laitiers, vins) serait libre de toutes restrictions quantitatives et douanières. Ce Pool « vert » paraît aussi vital que le Pool « noir » charbon-acier, également dû à l'initiative française.

FRANCE

LA PREMIÈRE ESCALE DE L' « ESSO-GUYENNE » AU HAVRE

L'« Esso-Guyenne », ex-« Général Gassouin », vient de faire au Havre sa première escale commerciale. A cette occasion, pour célébrer la réincorporation de ce navire au sein de la flotte de la Standard Française des Pétroles, notre Société avait invité à visiter le navire un certain nombre de personnalités que leurs fonctions avaient appelées à être en contact avec nos services tout au long des péripéties diverses qui accompagnèrent sa remise en état.

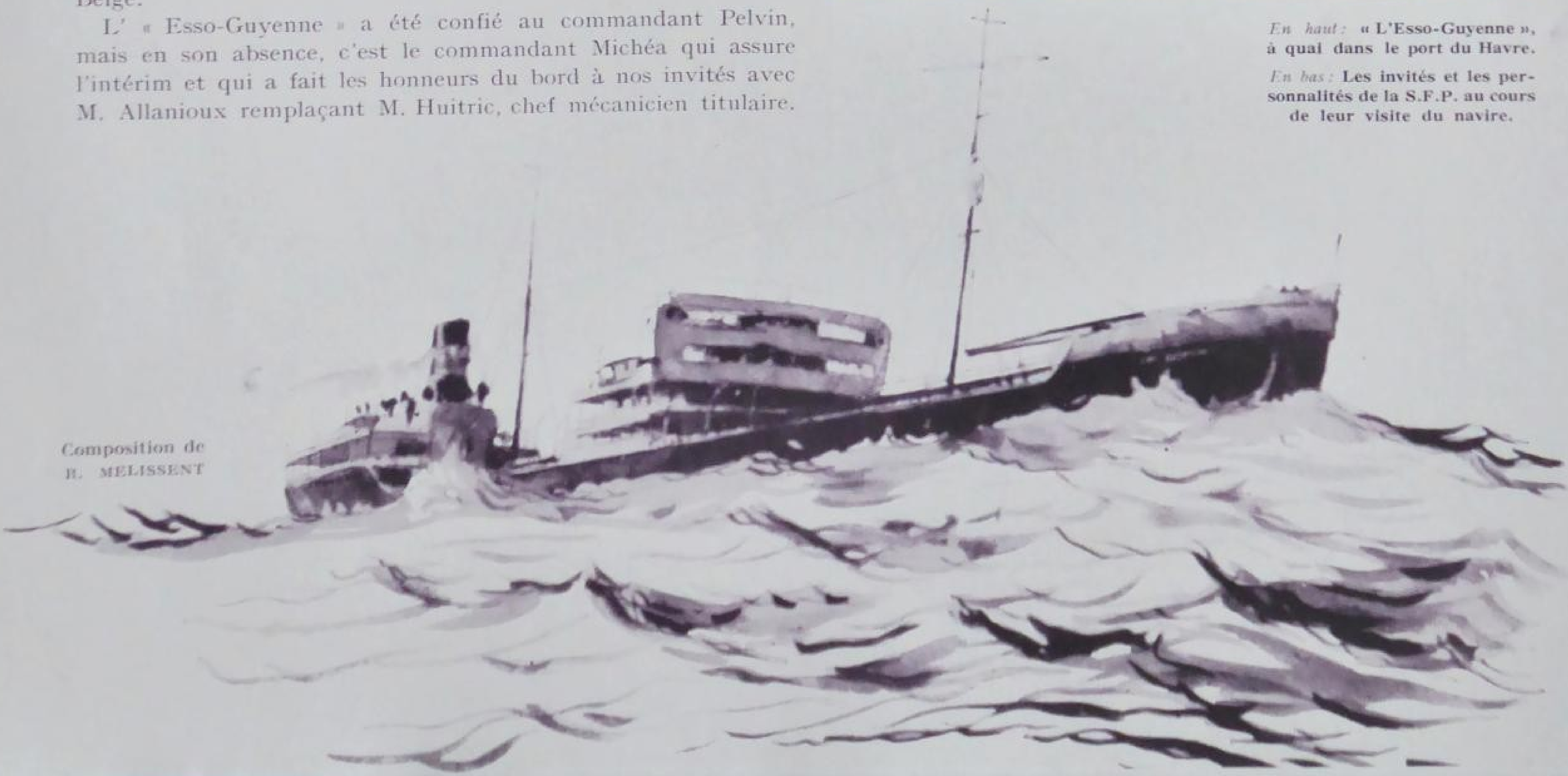
L' « Esso-Guyenne », construit en 1926, d'un port en lourd de 6.450 tonnes, avait été conçu pour le transport en vrac des huiles de graissage. Ses réservoirs, de forme cylindrique, le différencient notablement des navires-citernes de modèle courant dont le chargement est réparti entre des compartiments, ou tanks, aux parois constituées par les flancs du navire, et qui sont séparés par des cloisons étanches planes.

Réquisitionné en 1943 par les autorités d'occupation, il devait être retrouvé, à la Libération, sabordé en Italie dans le port d'Imperia. Remorqué dans le port de Gênes en 1945, il y resta deux ans sans qu'aucun travail soit entrepris. Il fut ensuite remorqué à La Spezia, en août 1947, pour être réparé par l'Arsenal de ce port en vertu de l'accord franco-italien de 1946 qui prévoyait la remise en état d'un certain nombre de navires français aux frais du gouvernement italien. Les travaux n'ont cependant commencé que fin janvier 1948 et se sont poursuivis à une cadence très ralentie, puisque la remise du bateau à la Standard n'a eu lieu que le 13 juillet 1951. Le navire avait beaucoup souffert : on dut le doter d'un moteur Fiat neuf. Tel quel, il rendra encore d'excellents services à notre Société.

Depuis sa remise en état, l' « Esso-Guyenne » a effectué ses deux premiers voyages pour le compte de l'Esso Standard Belge.

L' « Esso-Guyenne » a été confié au commandant Pelvin, mais en son absence, c'est le commandant Michéa qui assure l'intérim et qui a fait les honneurs du bord à nos invités avec M. Allanioux remplaçant M. Huitric, chef mécanicien titulaire.

En haut : « L'Esso-Guyenne », à quai dans le port du Havre.
En bas : Les invités et les personnalités de la S.F.P. au cours de leur visite du navire.



Composition de R. MELISSENT

AUTOMOBILE

Le développement en France du Vélomoteur et de la bicyclette à moteur auxiliaire. — Au cours des quatre dernières années, les constructeurs français de motocycles ont sorti :

	1948	1949	1950	1951
Vélomoteurs	48.000	67.000	100.000	140.000
Cyclomoteurs	37.000	51.000	100.000	250.000
Total	**85.000**	**118.000**	**200.000**	**390.000**

Rappelons qu'en 1951 : 320.000 camions et automobiles environ auront été mis en circulation en France. Ainsi, il y aura eu plus de vélomoteurs et de cyclo-moteurs livrés cette année à la clientèle française que de voitures et camions.

Cette constatation amène un certain nombre de commentaires :

1° Les constructeurs français de motocycles ont mis au point et réalisé des modèles qui donnent satisfaction à une immense clientèle particulièrement intéressante.

2° Notre siècle est vraiment caractérisé par le développement du transport individuel par véhicule automobile qu'il soit à 2 ou à 4 roues.

Ce n'est pas Nicolas Cugnot qui inventa la première automobile ?

Un beau jour de l'an de grâce 1678, la cour impériale de Pékin — pour l'ordinaire fort paisible — fut mise en effervescence par une nouvelle extraordinaire. Le mandarin Nan-Hoei-Jen venait, disait-on, de construire un véhicule capable de se mouvoir par ses propres moyens, sans l'aide d'aucune force extérieure, humaine ou animale. L'empereur, émerveillé, invitait tous les personnages importants de son entourage à venir admirer cette machine prodigieuse.

On attendit le jour fixé pour la démonstration avec une impatience fébrile. La prétention de faire se mouvoir un objet inanimé sans le pousser ni le tirer paraissait à ce point démesurée, que chacun se demandait si le mandarin Nan-Hoei-Jen n'avait pas un peu présumé de ses forces.

Lorsque l'engin parut, tous les regards se portèrent sur lui avec curiosité. C'était un petit véhicule long de 60 cm. et large de 40 cm. Il était muni de roues mesurant environ 30 cm. de diamètre. Son inventeur le posa sur le dallage et l'étrange voiture se mit à faire lentement, mais toute seule, le tour de la grande salle du trône.

Les assistants en restèrent bouche-bée. Lorsque la démonstration fut terminée, ils se pressèrent autour de cet étonnant jouet et l'examinèrent sous tous les angles, dans l'espoir d'en découvrir le secret. Puis les questions fusèrent, auxquelles le mandarin Nan-Hoei, radieux, répondit avec la plus grande complaisance.

Un faux mandarin. — En fait, malgré ses vêtements chinois et son titre de mandarin, Nan-Hoei-Jen n'était pas plus Chinois que vous et moi. Il s'appelait Ferdinand Verbiest et il vit le jour dans un petit village de la Flandre, en 1623. Entré dans l'ordre des Jésuites, il fit des voyages d'études en Italie et en Espagne, puis il partit pour l'Extrême-Orient en qualité de missionnaire. En Chine, il eut la chance de pouvoir devenir le collaborateur du savant allemand Adam Schall von Bell qui dirigeait les services astronomiques de l'empereur, ce qui lui sauva peut-être la vie. Sa situation lui permit, en effet, de prédire avec exactitude une éclipse de soleil. L'empereur en fut si frappé qu'il rendit toute sa confiance au père Verbiest et, malgré l'obscur travail de sape des courtisans envieux et de certains fanatiques qui avaient juré la perte des chrétiens, fit de ce prêtre européen son conseiller privé. Le père Verbiest perfectionna le calendrier chinois, construisit plusieurs appareils d'optique fort en avance sur son époque, composa une grammaire chinoise et inventa, comme je viens de vous le dire, la première automobile du monde.

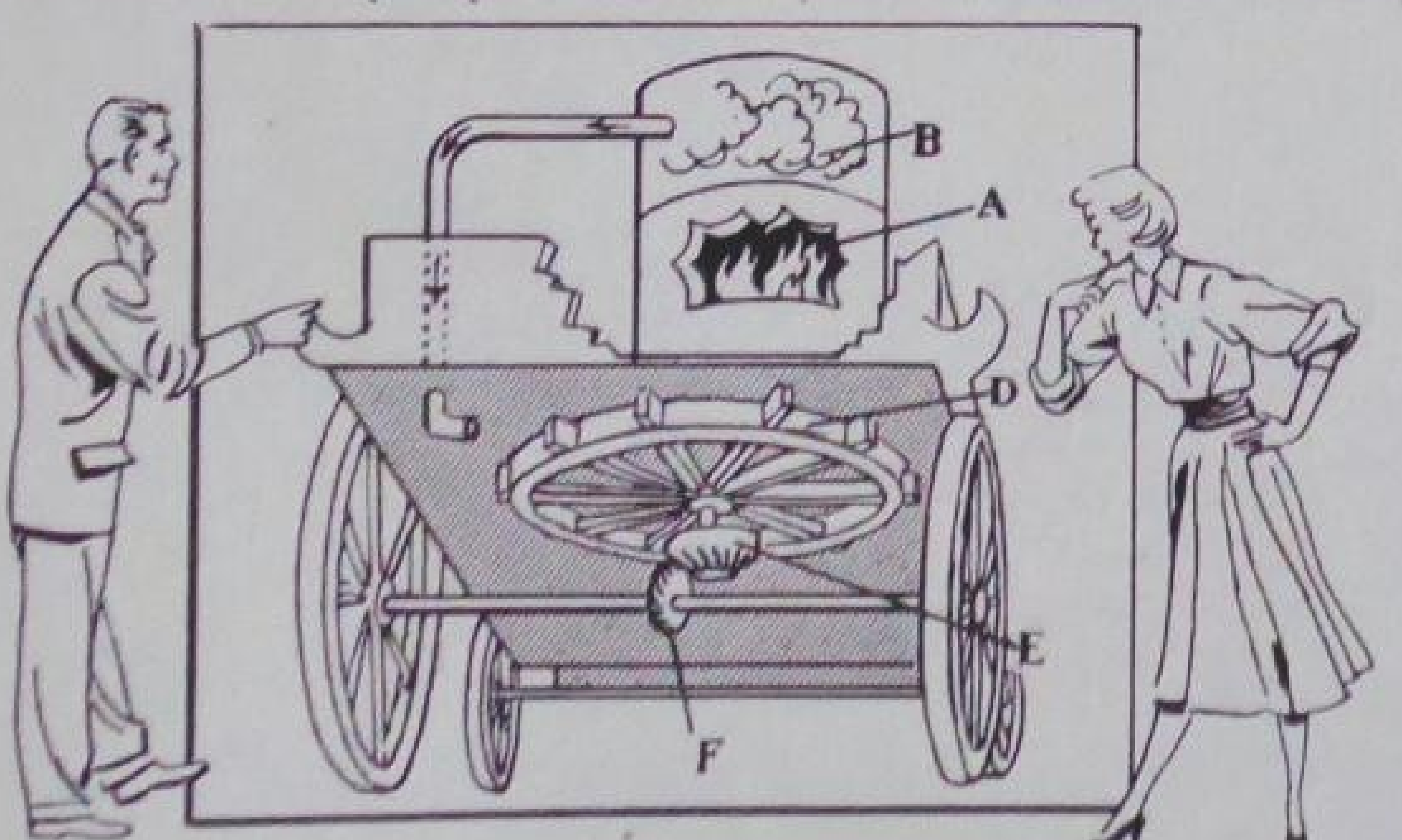
Un mystère élucidé. — Mais, me demanderez-vous, comment se mouvait l'engin de Nan-Hoei-Jen ? Je vais essayer de satisfaire votre curiosité, mais, pour mieux comprendre, jetez un coup d'œil au dessin exécuté d'après un document d'époque. Il vous permettra de vous faire une idée de l'aspect et du fonctionnement du véhicule.

Au-dessus de la petite voiture, est disposée une chaudière à charbon (A et B). La vapeur produite par la combustion de la houille s'échappe par le tuyau C et met en mouvement la roue à aubes D. Avec cette réserve que l'eau est ici remplacée par de la vapeur, c'est le principe même des moulins à eau. Actionnée par la vapeur, la roue à aubes tourne et, par une roue dentée horizontale (E), transmet sa force (devenue motrice) à la roue dentée F, montée sur l'essieu des roues arrière. Quant à l'essieu des roues-avant, on peut le régler de manière que le véhicule, au lieu d'aller tout droit, tourne en rond d'après un rayon déterminé. C'est fort simple, comme vous pouvez le constater, mais il fallait y penser.

On peut regretter que le père Verbiest n'ait pas poussé plus loin ses travaux et qu'il n'ait pas transformé ce jouet magnifique en une automobile d'utilité pratique. Il est probable qu'il aurait obtenu des résultats surprenants.

Les légendes ont la vie dure ! Consultez n'importe quel dictionnaire. Vous y lirez que c'est l'officier d'artillerie Nicolas Cugnot qui inventa l'automobile. Cet estimable savant construisit en effet, en 1769, une voiture à trois roues et actionnée à la vapeur, que l'on considère comme le premier des véhicules automoteurs. De Fernand Verbiest, il n'est pas question ! Il est vrai que ce saint missionnaire se souciait fort peu de sa renommée et qu'il s'estimait largement récompensé lorsque l'émerveillement où ses petits travaux d'amateur plongeaient les Chinois l'aidait à convertir quelques âmes de plus.

(EXTRAIT DU JOURNAL « TINTIN »).



U. S. A.

● **L'exécution du programme de Défense Nationale entraîne une demande record de produits du pétrole.** — Un des derniers numéro de *The Lamp*, publication de la Standard Oil Company (New Jersey) consacre un article à l'effort de l'industrie pétrolière américaine pour faire face au développement considérable de la consommation qu'entraîne l'intense activité industrielle suscitée par la mise en œuvre du programme de défense nationale. Une véritable course est engagée entre l'industrie travaillant pour la Défense Nationale — c'est-à-dire presque toutes les branches de l'industrie américaine — et l'industrie pétrolière, car si cette dernière n'arrive pas à « suivre le train », tout l'effort industriel américain s'en trouvera ralenti.

D'après les chiffres fournis récemment, les besoins de la Direction de la Production pour la Défense représentaient des dépenses de 500 millions de dollars par mois avant la guerre de Corée (175 milliards de francs sur la base du taux de change officiel). Elles ont triplé depuis lors et elles passeront d'ici un an à 3 milliards de dollars (plus de 1.000 milliards de francs) pour atteindre ensuite, d'après le programme établi, environ 4,2 milliards de dollars par mois (soit 1.470 milliards de francs).

La fabrication des tanks, des navires, des avions, des camions et de la gamme presque infinie de marchandises dont a besoin la Défense Nationale, vient grossir la demande déjà sans précédent de produits pétroliers. Par voie de conséquence, l'activité déployée en vue de la recherche de nouveaux gisements est également sans précédent et elle a été couronnée de succès dans l'ouest du Texas, dans l'Utah et dans le Dakota.

« Les équipes de recherches sont suivies de près par une armée de sondeurs qui a foré plus de trous dans la terre qu'au cours d'aucune autre année » — ajoute *The Lamp* —. Sur les nouveaux gisements, comme sur ceux qui sont déjà en exploitation, un nombre record de rotaries — plus de 2.750 — est en action nuit et jour. Il paraît assuré que l'objectif visé, c'est-à-dire le forage de 44.000 nouveaux puits, sera atteint avant la fin de l'année, malgré de sérieuses difficultés d'approvisionnement en matériel et le manque de main-d'œuvre qualifiée qui se fait sentir. » D'après *The Lamp*, la production quotidienne de brut a atteint un niveau qui correspond à environ 315 millions de tonnes par an et la capacité de raffinage a atteint 960.000 t. par jour, soit environ 350 millions de tonnes par an, et est en voie de nouvelle expansion.

Comme le fait observer dans son rapport M. C.E. Wilson, directeur de la Production pour la Défense, la suspension de la production iranienne constitue une ombre dans ce tableau, parce qu'il en résulte de la part de nombreux pays un surcroît de demandes de pétrole brut ou de produits finis américains.

Quoique les essences, le gas-oil, le pétrole lampant et les diverses qualités d'huiles combustibles constituent les produits de base de l'industrie pétrolière, la capacité de production industrielle des Etats-Unis dépend de beaucoup d'autres produits spéciaux dérivés du pétrole.

« Il existe en effet, fait remarquer *The Lamp*, des milliers d'autres produits du pétrole, dont quelques-uns sont conditionnés en demi-litres ou en quart de litres et utilisés presque au compte-gouttes, sans lesquels l'immense machinerie qui doit satisfaire les besoins de la Défense Nationale grincerait et s'arrêterait bientôt. » Il s'agit, par exemple, des lubrifiants extrême pression, des huiles de trempe, des huiles de coupe pour l'usinage des métaux, des huiles pour commandes hydrauliques permettant de manœuvrer les tanks et les avions, des huiles fluides très raffinées destinées à la lubrification des instruments les plus délicats. C'est également du pétrole que sont tirés les paraffines, les solvants, les produits antirouille et une gamme très étendue de dérivés chimiques destinés à d'innombrables usages civils ou militaires.

« Dans les laboratoires pharmaceutiques comme dans les filatures, conclut *The Lamp*, dans les usines d'emballages de

produits alimentaires comme dans les fabriques de munitions, dans les immenses chaînes d'assemblage comme dans les petits ateliers, les produits du pétrole sont indispensables au développement des fabrications de Défense Nationale. »

A la Standard Oil Company (New-Jersey)

● **Création d'un bureau de Coordination des transports mondiaux**. — La Standard Oil Company (New Jersey) vient de constituer un nouvel organisme dont la tâche consistera à coordonner toutes les activités de transport de la société dans les diverses parties du monde. Il sera chargé d'apporter son concours aux filiales de la Standard Oil C° (N.J.), aussi bien aux Etats-Unis qu'à l'étranger, en vue de leur permettre de faire face à leurs besoins de transports tant sur le brut que pour les produits finis. Le bureau principal de cet organisme sera à New-York, et un bureau établi à Londres maintiendra le contact avec les filiales établies dans l'hémisphère oriental, c'est-à-dire, entre autres, avec les filiales européennes.

Ce Bureau de Coordination a été placé sous la direction de Mr. John J. Wintorbotton, assisté de Mr. Loren F. Kahle. Mr. Winterbottom a débuté en 1916 comme employé au Département Navigation de la Standard de Jersey, devenu l'Esso Shipping Company, dont il est actuellement vice-président. Mr. Kahle, entré au groupe Standard en 1924 comme manœuvre dans une raffinerie, a consacré la majeure partie de sa carrière aux transports de pétrole par pipe-lines. Il était en dernier lieu vice-président de l'Interprovincial Pipe-Line Company et a dirigé la construction du système de pipe-line canadien faisant communiquer les gisements de l'Alberta avec le Lac Supérieur.

Le nouvel organisme est entré en fonction le 1er janvier 1952.

CANADA

● **Projet de construction d'un nouveau pipe-line d'Edmonton à Vancouver**. — Une Société, la « Trans-Mountain Oil Pipe-Line », vient d'être créée au Canada en vue de la construction d'un pipe-line qui relierait les champs d'Alberta et plus précisément la ville d'Edmonton, au port de Vancouver (Colombie Britannique) sur le Pacifique.

La production des gisements canadiens presque uniquement situés dans les provinces de l'ouest se trouve freinée par la distance considérable qui les sépare de la zone industrielle du centre-est et de l'est. Cette dernière était jusqu'à ces derniers temps approvisionnée principalement en produits du pétrole par des importations en provenance des Etats-Unis. La construction du pipe-line interprovincial long de 1.800 km. a permis de desservir les raffineries de Regina, à 800 km. des gisements, puis d'acheminer le brut jusqu'aux Grands Lacs. La mise en service, au printemps dernier, de navires-citernes de gros tonnage a partiellement résolu le problème de l'alimentation en brut canadien des raffineries de Sarnia (à la pointe sud du lac Huron), tout au moins pendant les neuf mois durant lesquels les lacs ne sont pas pris par les glaces. Il n'en reste pas moins que le débit du pipe-line ne dépasse pas actuellement 4,7 millions de tonnes par an et qu'après approvisionnement des raffineries de Regina il ne parvient guère à Sarnia plus de 1,3 millions de tonnes.

Etant donné la rapidité avec laquelle croît la production canadienne, il était d'autant plus important de lui assurer un nouvel exutoire que, du point de vue strictement économique, il serait rationnel que la zone industrielle de l'est canadien continuât à être approvisionnée en pétrole par les Etats-Unis.

De ces considérations est né le projet qui tend à relier les gisements de l'Alberta au port de Vancouver par un pipe-line dont le tracé n'est pas absolument arrêté, mais comportera la traversée des Montagnes Rocheuses. Le coût de ce pipe-line est estimé à 82 millions de dollars (environ 28,7 milliards de

AVIATION

UN NOUVEL APPAREIL TRANSOCÉANIQUE
LE DOUGLAS DC-6 B

Depuis le mois d'août 1951, la Compagnie de Navigation aérienne « Swissair » utilise de nouveaux avions sur la ligne Suisse-New-York. Ces appareils, des Douglas DC-6 B, présentent des solutions mécaniques intéressantes.

Que demande-t-on à un appareil transatlantique ? — On exige d'un avion long-courrier moderne qu'il soit rapide, afin de franchir le plus vite possible la grande nappe d'eau entre Gander (Terre-Neuve) et Shannon (Irlande) où il n'existe aucune possibilité d'atterrissage, et qu'il ait, en même temps, suffisamment d'essence de réserve pour pouvoir, en cas de mauvais temps à l'aéroport d'arrivée, se rendre sur un aéroport de déviation. L'Atlantique-Nord avec ses forts vents, soufflant en direction générale Ouest-Est, et ses conditions atmosphériques particulières est le véritable banc d'essai des avions long-courriers. L'appareil qui s'y comporte parfaitement ne présentera aucun problème particulier sur les autres lignes du monde. La quantité de carburant nécessaire pour les vols transatlantiques et la charge utile conditionnent donc la forme et le poids d'un avion long-courrier moderne ainsi que la puissance de ses moteurs.

L'avion. — La forme des nouveaux DC-6 B répond aux principes de la construction aérienne moderne. Ce sont des monoplans entièrement métalliques à aile basse cantilever, à fuselage semi-monocoque, avec un gouvernail simple.

Le poids maximum des avions actuellement en service ne cesse d'augmenter. Alors que le prototype du DC-6 avait, en 1946, un poids maximum de 38 tonnes, celui du DC-6 B de la Swissair s'élève aujourd'hui à 45,4 tonnes. Une pareille augmentation du poids entraîna, bien entendu, un accroissement de la quantité de carburant et de la charge utile. Mais il se révéla rapidement que la charge utile était limitée, moins par le poids autorisé au décollage que par le volume disponible. C'est pourquoi le fuselage du DC-6 B a été allongé par rapport à celui du DC-6.

Le train d'atterrissage tricycle comprend le train principal à roues jumelées et une roue de proue orientable. Les volets d'intrados sont particulièrement efficaces ; ils permettent, à l'atterrissage avec pleine charge, de réduire la vitesse de descente d'environ 28 %. La cabine des 50 passagers est agencée avec goût. Il est possible, en modifiant la disposition des fauteuils, de l'adapter aux besoins du trafic, de façon à pouvoir emporter soit 32, soit 64 passagers. Sur la ligne transatlantique, l'équipage est composé de 11 personnes.

Deux soutes se trouvant à l'avant et à l'arrière de l'avion, sous le plancher de la cabine permettent d'emporter 14,4 m³ de fret. Sur les lignes de courtes distances, il est également possible de transporter du fret dans le poste d'équipage.

Les moteurs. — Les prescriptions aéronautiques actuelles pour les avions de commerce exigent que, si l'un des moteurs vient à s'arrêter à un moment quelconque du vol (même lors de l'envol ou en montée), l'appareil puisse continuer de voler. Cette exigence a incité les constructeurs à équiper de quatre moteurs tous les avions long-courriers qui sont généralement très lourdement chargés. Le DC-6 B possède quatre moteurs Pratt et Whitney R 2800 CB-16 de 2.430 HP chacun au décollage.

La consommation moyenne de carburant en vol et selon la puissance choisie varie de 950 à 1.400 litres à l'heure, ce qui, avec des réservoirs contenant 18.000 litres d'essence, permet de tenir l'air durant seize à dix-sept heures. L'essence est contenue dans 10 réservoirs d'ailes.

Confort. — Pour les longues distances, le vol à haute altitude offre certains avantages indéniables. C'est ainsi que la diminution de la pression de l'air dans les hautes couches de l'atmosphère permet d'atteindre de plus grandes vitesses, surtout lorsqu'il est possible de « voler avec le vent » qui, à ces altitudes, est toujours assez fort. D'autre part, les conditions atmosphériques y sont plus favorables. Les perturbations se formant, en général, entre 1.000 et 4.000 m., il est possible de les éviter. Cela signifie, pour le passager, des vols plus calmes avec un minimum de turbulences et une absence quasi complète de mauvais temps. La cabine étanche du DC-6 B permet de tels vols sans aucune difficulté. Grâce au système de la compression, il est possible de maintenir à l'intérieur de la cabine une pression égale à celle qu'on rencontre à 2.400 m., alors que l'avion vole calmement à 6.000 m. Le système de « conditionnement automatique de l'air » renouvelle toutes les trois minutes l'air de la cabine, tandis que la température est maintenue au degré choisi par un « mélangeur » réglé par le personnel de cabine.

Sécurité. — Le DC-6 B est équipé de toutes les installations de sécurité imaginables. C'est ainsi que le problème du dégivrage a été particulièrement étudié. Grâce à une installation thermique, le pilote peut faire circuler en permanence de l'air chaud dans le bord d'attaque des ailes et du gouvernail, tandis que les carburateurs peuvent être dégivrés soit avec de l'air chaud, soit avec de l'alcool.

Si un moteur s'arrête au moment du décollage, l'avion entièrement chargé peut, malgré cela et au niveau de la mer, atteindre l'altitude de sécurité prescrite après avoir parcouru une distance de 1.760 m. avec trois moteurs. Les pistes des aéroports où le DC-6 B est appelé à se poser étant, pour la plupart, beaucoup plus longues, il y a donc une large marge de sécurité en cas de panne au décollage.

Capacités du DC-6 B. — Comparé aux avions antérieurs de même construction, le DC-6 B se révèle beaucoup plus avantageux non seulement par son confort, mais surtout par la vitesse et sa charge utile. C'est ainsi qu'il peut emporter 6.910 kg. de charge payante, soit 50 passagers et 3.200 kg. de bagages et de fret, sur une distance de 3.600 km. par vent nul et à une vitesse de croisière constante. Celle-ci est d'environ 470 km. à l'heure et permet de réduire sensiblement la durée du voyage Suisse-New-York, par rapport au DC-4.

Armin BALTENWEILER.

Un DC-6 B en cours d'avitaillement sur un aérodrome Suisse.

PARENTS, ALLIÉS

I. **La parenté.** — La parenté est la relation qui existe entre personnes qui descendent l'une de l'autre ou d'un ancêtre commun.

De là, deux sortes de parenté :

1° La parenté en ligne directe, unissant les personnes qui descendent l'une de l'autre (grand'père ou grand' mère, père ou mère, fils ou fille, petit-fils ou petite-fille, etc.) ;

2° La parenté en ligne collatérale, unissant des personnes qui ne descendent pas l'une de l'autre, mais descendent d'un auteur commun (frères et sœurs, oncles ou tantes et neveux ou nièces, cousins et cousines).

Dans la parenté en ligne directe on distingue la parenté en ligne ascendante (par exemple, du fils au père ou au grand-père) et la parenté en ligne descendante (par exemple, du père au fils ou au petit-fils).

Enfin, suivant que la parenté est établie par les ancêtres masculins ou par les ancêtres féminins, on distingue la parenté en ligne paternelle et la parenté en ligne maternelle.

Pour connaître le degré de parenté en ligne directe, il suffit de compter le nombre de générations qui séparent les deux personnes considérées.

Ainsi, d'après le tableau ci-dessous il y a 1 degré entre Edouard et son fils Léon, 2 degrés entre Edouard et son petit-fils Auguste, 3 degrés entre Ferdinand et son arrière-grand-père Léon. La parenté est du 1er degré entre père et fils, du 2e degré entre grand-père et petit-fils, du 3e degré entre arrière grand-père et arrière petit-fils, etc.

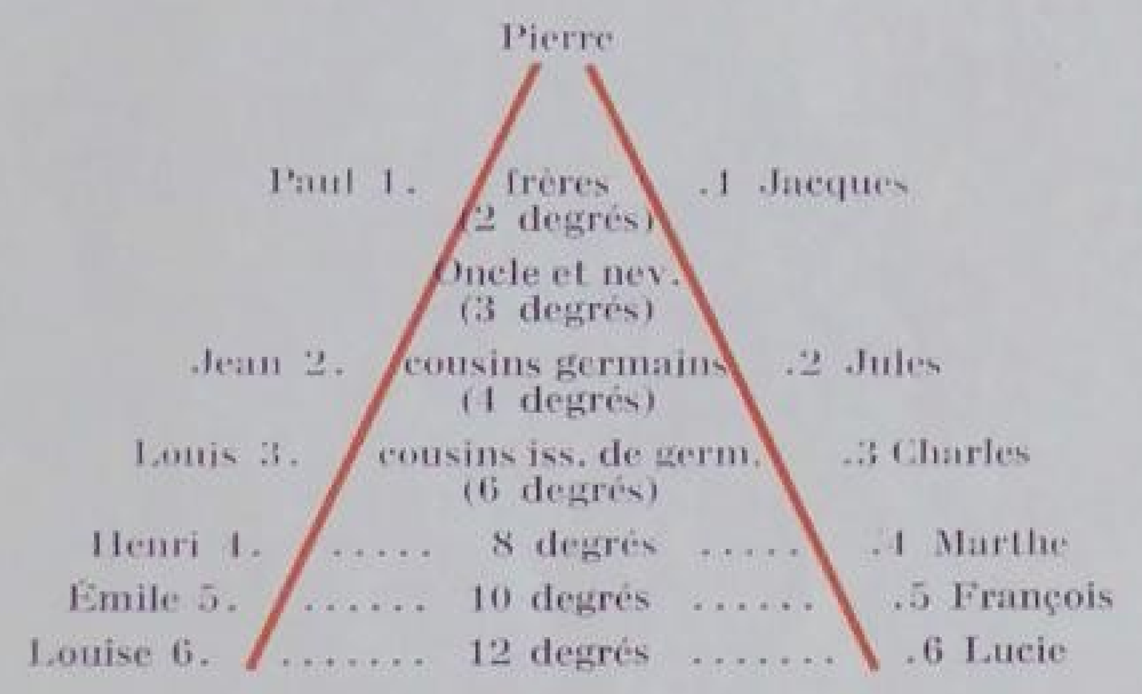
Ligne descendante ↓		Ligne ascendante ↑
1	EDOUARD	4
2	LÉON	3
3	AUGUSTE	2
4	RENÉ	1
	FERDINAND	

Pour connaître le degré de parenté en ligne collatérale, il faut compter le nombre de générations en ligne ascendante de l'un des parents jusqu'à l'ancêtre commun, puis le nombre de générations en ligne descendante de l'ancêtre commun jusqu'à l'autre parent et additionner les deux nombres trouvés. Le total indique le degré de parenté.

Par exemple, dans le tableau ci-dessous, Louis et Jules sont parents au 5e degré, parce que de Louis à Pierre, ancêtre commun, il y a trois générations ou degrés, et de Pierre à Jules, deux générations.

La parenté est du 2e degré entre frères et sœurs, du 3e degré entre neveux et nièces et oncles ou tantes, du 4e degré entre cousins germains ou cousines germaines, du 6e degré entre cousins issus de germains.

La loi ne reconnaît plus la parenté collatérale au delà du 12e degré.



I. **L'alliance.** — Le lien légal qui unit le mari et la femme en fait comme une seule personne. Aussi, les membres de la famille de la femme deviennent-ils les alliés du mari, et les membres de la famille du mari, les alliés de la femme. *Mais les effets de cette alliance s'arrêtent à l'époux ou à l'épouse ;* il n'y a pas d'alliance entre les parents d'un conjoint et les parents de l'autre ; par exemple, entre le frère du mari et le frère de la femme, entre le père du mari et le père de la femme, etc.

Des termes spéciaux désignent les alliés au 1er et 2e degré : beau-père, belle-mère, beau-fils ou gendre, belle-fille ou bru, beau-frère, belle-sœur.

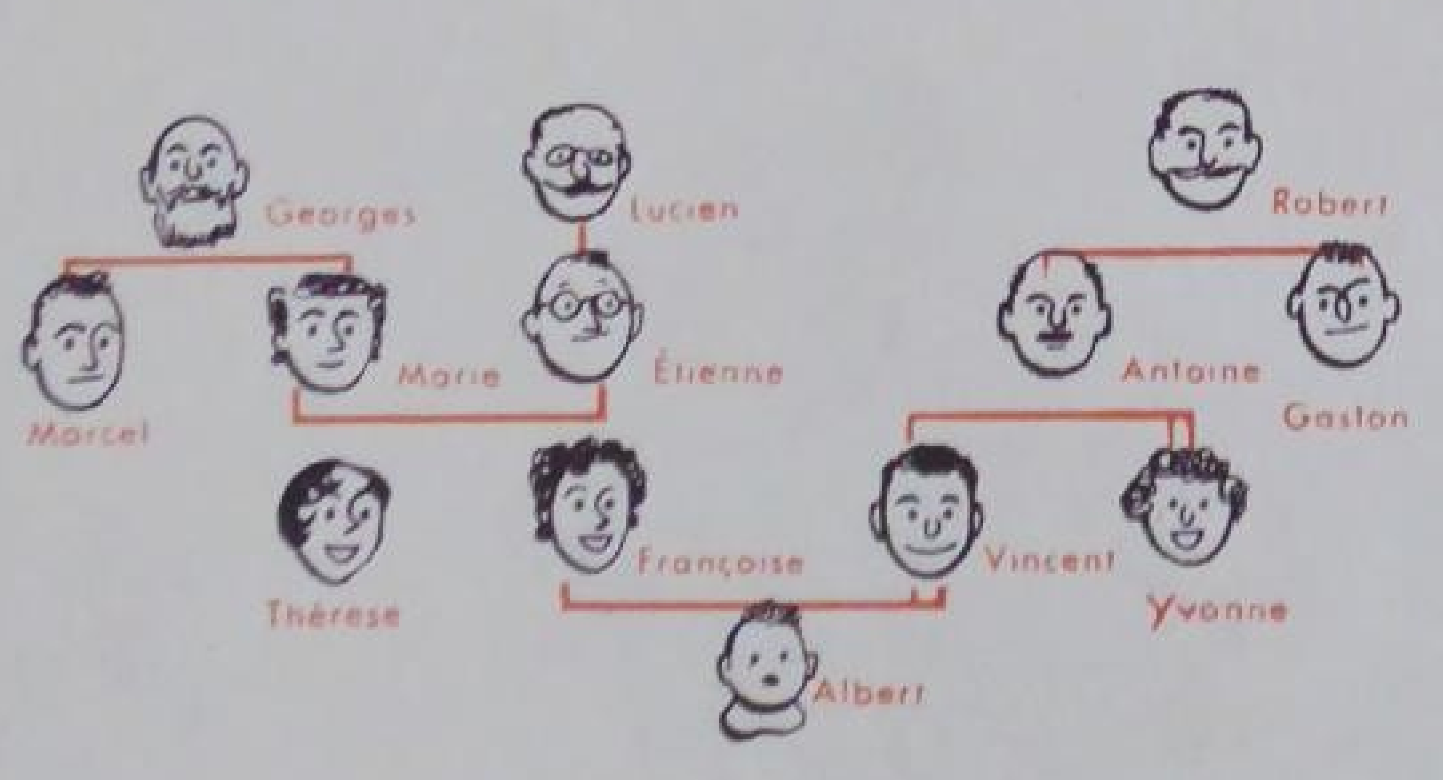
Mais les termes : beau-père, belle-mère, beau-fils, belle-fille prêtent à équivoque : le beau-père est aussi bien le père de l'épouse que le second mari de la mère (dans ce cas, il n'y a pas d'alliance) ; la belle-fille est aussi bien la bru, c'est-à-dire l'épouse du fils que la fille d'un premier lit (pas d'aillance).

Le tableau suivant, où les mariages sont indiqués par des doubles traits horizontaux et la filiation par des traits verticaux et des accolades, permet de se rendre compte des degrés de parenté et d'alliance :

Si nous considérons Françoise, nous voyons que, fille de Marie et d'Etienne, mariée à Vincent, elle a un fils, Albert ; une belle-sœur, Yvonne ; un beau-père, Antoine ; un grand-père par alliance, Robert ; un grand-père paternel, Lucien ; un grand-père maternel, Georges ; un oncle maternel, Marcel et un oncle par alliance, Gaston ; Yvonne et Thérèse ne sont pas alliées, pas plus qu'Etienne et Antoine.

Joseph FÈVRE.

(EXTRAIT « PETIT ECHO DE LA MODE »).



francs). Sa capacité de transport sera, au début, de 3.500.000 t./an et pourra atteindre au maximum 9.000.000 t/an. Les autorisations de construire ont été soumises à l'examen des autorités gouvernementales du Canada et de la Colombie Britannique, et le Commissariat des Transports des Etats-Unis doit également autoriser la fourniture de l'important tonnage de tubes qui sera nécessaire.

Les actions seront souscrites par les principales sociétés de production, par des producteurs indépendants, par l'entreprise Betchel, chargée de la construction, et le solde sera émis dans le public, tant au Canada qu'aux Etats-Unis.

VENEZUELA

● **Quelques chiffres à propos de la Creole Petroleum Corporation.** — La Creole Petroleum Corporation, filiale de la Standard Oil Company (New Jersey), qui par l'importance de sa production de brut vient au deuxième rang des grandes sociétés productrices du monde, retire chaque jour des 2.422 puits qu'elle exploite au Venezuela, quelque 101.200 tonnes de brut dont la valeur est de l'ordre de 525 millions de francs. Depuis la date à laquelle elle a foré son premier puits, c'est-à-dire en trente ans, la Creole Petroleum Corporation a investi au Venezuela 767 millions de dollars, soit sur la base du cours actuel du dollar, environ 268,4 milliards de francs.

KUWAIT

● **Le Cheik de Kuwait va devenir un des hommes les plus riches du monde.** — A la suite du nouvel accord qui vient d'être conclu avec la compagnie « Kuwait Oil Co Ltd. » et qui prévoit le partage égal des bénéfices pétroliers, le Cheik de la principauté de Kuwait va devenir un des hommes les plus riches du monde.

On estime en effet que le Cheik recevra environ 50 millions de livres sterling par an (contre 20 millions de livres l'an dernier et 30 millions de livres cette année, sur la base de l'ancien accord).

Le versement de cette somme risque de faire naître des problèmes financiers nouveaux pour la principauté arabe ; en effet, cette principauté « protégée » par le gouvernement anglais n'est pas plus grande qu'un département français (sa superficie est de 4.800 km² environ) et sa population ne compte que 100.000 âmes.

FRANCE

● **La découverte de pétrole de la région de Pau.** — Au sujet de la découverte de pétrole en Aquitaine, on indique à la direction de la Société Nationale des Pétroles d'Aquitaine, qu'à la suite d'un forage entrepris près de Pau, entre les villes d'Artigueloutan et de Soumoulou, des indices importants d'hydrocarbures ont été recueillis mais il ne s'agit, précise-t-on, que d'indices et non d'un véritable jaillissement dont la mise en production pourrait être prochaine.

En effet, c'est à la profondeur de 3.560 mètres que la sonde rencontra de l'eau salée ; le forage fut continué jusqu'à 4.081 m. A cette profondeur, de sérieuses difficultés se révélèrent, et les techniciens décidèrent de procéder à des essais avant de continuer ce forage. Au cours de ces essais, des venues d'hydrocarbures furent constatées sous forme d'une émulsion d'huile dans l'eau salée, dans une proportion de 5 à 10 %.

Actuellement, ce mélange jaillit avec un débit de 20 m³ par jour, soit une production de pétrole de 2.000 l/jour. Il s'agit d'une huile de très belle qualité, mais on ne connaît pas encore sa composition chimique exacte.

Ces indices, on le voit, sont très importants et d'autant plus encourageants que la structure de Pau est différente de celle de Lacq, qui pourtant est proche.

Les techniciens, déclare-t-on encore, vont procéder à une étude approfondie du forage pour connaître l'origine du pétrole recueilli et voir s'il ne provient pas d'une formation plus profonde. Pour cela ils isoleront des « tronçons » du forage et étudieront le débit et la composition de l'eau salée à chaque profondeur. C'est un travail qui ne peut donner de résultats immédiats, aussi faut-il se garder de faire des pronostics.

On peut dire néanmoins que le pétrole découvert, s'il peut être exploité, sera différent de celui de Lacq. La profondeur de la structure est en effet beaucoup plus grande que pour Lacq (640 mètres en moyenne). La grande profondeur du gisement peut laisser espérer la production de produits légers. Le pétrole produit à Lacq est en effet assez lourd, avec un pourcentage d'essences et produits volatils assez faible. Rappelons que le gisement de Lacq produit maintenant 21.000 tonnes de pétrole par mois et que le débit des forages est en constante augmentation.

Port-Jérôme

● **MM. J. Creusy et C. Keiser reçoivent la Légion d'honneur.** — Le mercredi 17 octobre dernier, au cours d'une réunion à la salle des fêtes de la Cité de Petite Campagne, M. J. Ballet a fait chevalier de la Légion d'honneur, MM. J. Creusy et C. Keiser, qui l'avaient choisi comme parrain, selon le cérémonial habituel et après avoir retracé leurs brillantes carrières civile et militaire. M. A. Gotard leur remit ensuite le souvenir offert par leurs collègues et amis.

Assistaient à la cérémonie, les légionnaires de la Raffinerie, MM. R.B. Young, A. Gotard, H. Vial, J. Lovell, les chefs de département de la Raffinerie ainsi que les proches parents et les collaborateurs des nouveaux légionnaires.

La Mailleraye

DISTINCTIONS

M. Jules Lourdou, caissier à la Raffinerie, vient de se voir attribuer la Médaille Militaire. Tous ses amis de La Mailleraye (et ils sont nombreux) sont heureux de lui présenter leurs sincères félicitations pour cette distinction méritée qui récompense l'ancien combattant de 1914-1918, trois fois cité et blessé. Vives félicitations d'*Esso Revue*.

● **Esso Revue aux Armées !** Nous avons reçu cette photographie d'un de nos jeunes collègues, Bernard Mallet, actuellement au service militaire en Allemagne. Nous le voyons ici... en pleine occupation !

nouvelles scientifiques

Le dernier-né des chasse-neige est... un lance-flammes. — Les différents types de chasse-neige utilisés dans le monde ont désormais un rival d'aspect démoniaque. En effet, comme les dragons de la légende qui crachent des flammes par leurs gueules monstrueuses, le nouveau-chasse-neige utilisé pour faire fondre la neige et la glace dans les rues des grandes villes projette une impressionnante langue de flamme.

Le dispositif lance-flammes est fixé à l'avant du camion, comme une immense gueule édentée, crachant feu sur la neige. L'intensité des flammes se règle à volonté, et la gueule crache-feu se lève ou s'abaisse selon la hauteur du sol.

Une méthode économique de traitement des schistes pétrolifères. — Un procédé continu d'extraction du pétrole brut à partir des schistes pétrolifères vient d'être mis au point par le Bureau des Mines des Etats-Unis. Il fait appel à la combustion des gaz qui sont contenus dans ces schistes pour obtenir la chaleur nécessaire à la distillation. Ce procédé permet de se passer de l'habituel équipement compliqué de condensation.

Au cours des six derniers mois, le Bureau des Mines a procédé à des essais au moyen d'une petite installation qui traitait jusqu'à 6 tonnes de schistes par jour. Ces essais ont été si concluants, qu'il fut décidé de construire sur le même modèle une usine de distillation qui pourra traiter de 150 à 400 tonnes de schistes pétrolifères par jour. Elle reviendra à 333.000 dollars, soit plus d'un milliard de francs. Cette usine permettra de vérifier, ce que l'on croit déjà établi par les premiers essais, que le coût de production ne dépasse pas celui de l'extraction normale du pétrole. Elle permettra également de mettre au point l'appareillage nécessaire à une exploitation commerciale des schistes pétrolifères.

Pétrole et produits dérivés. — A l'heure actuelle, les Etats-Unis utilisent journellement 159.000.000 litres de pétrole importé. Des mesures sont en voie d'application qui ont pour objectif de développer l'industrie pétrolière américaine sous tous les aspects : prospection, production, raffinage, transport et distribution.

43.400 nouveaux puits doivent être forés cette année, et l'on construit de nouvelles raffineries dont la production totale sera précisément de 159.000.000 litres par jour. Enfin, les raffineries qui produisent de l'essence spéciale pour l'aviation sont en voie d'agrandissement et leur production est déjà de 55 % supérieure à ce qu'elle était l'année dernière.

Mille sept cents kilomètres de tube de Buenos-Aires à la Patagonie. — L'Argentine vient de terminer la construction d'une conduite de gaz qui est certainement la plus longue qui existe au monde : mille sept cents kilomètres. Elle amène à Buenos-Aires, à raison d'un million de mètres cubes par jour, les gaz naturels captés dans les gisements pétrolifères de Patagonie.

CHRONIQUE SOCIALE

RÉSUMÉ DES DISPOSITIONS SOCIALES

intervenues au cours du mois de Décembre 1951

DISPOSITIONS LÉGALES

Précisions légales concernant les contestations en matière d'élection des Délégués au Comité d'Entreprise (ou d'Etablissement) et des Délégués du Personnel.

Une loi du 7 décembre 1951 (*J.O.* du 8 décembre 1951) modifie la procédure en matière de contestations nées à l'occasion de l'élection des délégués au Comité d'Entreprise (ou Comité d'Etablissement) et les Délégués du Personnel.

Il y est notamment spécifié que les contestations relatives au droit d'électorat et à la régularité des opérations électorales sont de la compétence du juge de paix qui statue d'urgence. Ces contestations sont portées devant le juge de paix du canton par voie de simple déclaration au greffe. Le recours n'est recevable que s'il est introduit, en cas de contestation sur l'électorat, *dans les trois jours qui suivent la publication de la liste électorale* et, en cas de contestation sur la régularité de l'élection, *dans les quinze jours qui suivent l'élection.*

Le juge de paix statue dans les dix jours, en dernier ressort, sa décision pouvant toutefois être déférée à la Cour de Cassation.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A LA SOCIÉTÉ

Gratification pour 20 ans de service (15 ans pour le personnel féminin).

La Direction a décidé, au cours de la réunion du Comité Central d'Entreprise du 14 décembre 1951, d'étendre le bénéfice de la Gratification pour 20 ans de service (15 ans pour le personnel féminin) de francs : 20.000, à tous les membres du personnel en activité ayant atteint cette ancienneté antérieurement au 1er juillet 1951.

Le paiement en a été effectué aux intéressés en même temps que le versement des appointements du mois de Décembre ou des salaires de la dernière quinzaine du même mois.

Il est rappelé que cette Gratification n'avait été accordé qu'à partir du 1er juillet 1951 et sans effet rétroactif, à la suite de la réunion du C.C.E. du 22 juin 1951.

Rémunération au salaire forfaitaire et congés payés des Ouvriers et Chefs d'Equipe ayant plus de dix ans d'ancienneté.

Il est rappelé que la Direction a décidé, au cours de la réunion du C.C.E. du 22 juin 1951, d'étendre aux Ouvriers et Chefs d'Equipe ayant plus de dix ans d'ancienneté, le bénéfice du paiement au salaire forfaitaire avec effet au 1er janvier 1952.

Cette mesure n'était appliquée, jusqu'à cette date, qu'aux Ouvriers et Chefs d'Equipe ayant plus de 15 ans d'ancienneté.

D'autre part, les Ouvriers et Chefs d'Equipe ayant entre 10 et 15 ans d'ancienneté bénéficieront de congés payés d'une durée identique à ceux des Collaborateurs, cette mesure étant déjà appliquée à ceux qui ont une ancienneté supérieure.

Le barème des congés payés applicable, à partir du 1er avril prochain (début de la période des vacances) aux Ouvriers et Chefs d'Equipe, quelle que soit leur ancienneté, sera par conséquent le suivant :

Durée des Congés	Ancienneté au 1er juin	Ancienneté au 31 décembre				
	De 1 mois à 1 an	De 1 an révolu à 5 ans non révolus	De 5 ans révolus à 10 ans non révolus	De 10 ans révolus à 15 ans non révolus	De 15 ans révolus à 25 ans non révolus	Plus de 25 ans
	1 jour ouvrable par mois de travail effectif	15 jours dont 12 ouvrabl.	16 jours dont 13 ouvrabl.	22 jours dont 18 ouvrabl.	24 jours dont 20 ouvrabl.	29 jours dont 24 ouvrabl.

Décompte des heures supplémentaires normales et extraordinaires dans une semaine comprenant un jour férié légal chômé et un jour de « pont » : Ouvriers rémunérés à l'heure.

Au cours de la réunion du C.C.E. du 14 décembre 1951, la Direction a décidé d'adopter, en faveur du Personnel ouvrier, les mesures suivantes :

Lorsqu'une semaine de travail comprendra un jour férié légal chômé tombant un jour autre que le Dimanche et un jour de « pont », le décompte hebdomadaire des heures de travail pour la détermination des heures supplémentaires normales ou extraordinaires sera fait comme si les ouvriers avaient effectivement travaillé pendant les jours chômés.

Cette mesure ne s'applique pas aux heures de récupération d'un jour de « pont » ou d'un jour férié, car il s'agit alors seulement d'un décalage d'horaire et les heures ainsi récupérées ne sont évidemment pas des heures supplémentaires.

n o u v e l l e s d

D.N.O.

LE PÉTROLE, SÉRUM DE LONGUE VIE

Non, il ne s'agit pas d'une découverte de la Faculté de Médecine, mais le fait vaut d'être relaté.

Au cours d'une petite réunion, groupant 19 personnes, présidée par M. Bernard, et organisée à l'occasion de la remise de la gratification pour trente ans de service, à quatre collaborateurs de la Région Parisienne, il nous est venu à l'idée d'effectuer un petit calcul : quel chiffre atteindrait-on en additionnant les années de présence de chacun ?

Vite un stylomine, et sur un coin de la nappe (en papier), les chiffres s'alignent : 23, 17, 30, 15... = total : 409 ans. Nous fêtions un presque demi-millénaire, le mot est très à la mode cette année.

Et puisque la statistique est reine, nous avons fait la moyenne : 19 personnes pour 409 ans, eh bien ! cela nous donne 21 ans 1/2 ; le résultat aurait été meilleur encore s'il ne s'était pas trouvé dans l'assemblée deux « bizuths » qui ont annoncé d'une voix timide : 5 ans et 4 ans, ils étaient impressionnés par tous ces vétérans.

Maintenant, il me faut justifier le titre de cet entrefilet : « Le Pétrole, sérum de longue vie ».

Eh bien, voilà ! Vous pourriez peut-être croire, en voyant ce nombre impressionnant d'années, qu'il s'agissait de vieillards, ou de barbus. Non, ils étaient tous parfaitement imberbes, jeunes encore, pleins d'optimisme, et sportifs même.

Ne craignez donc plus la fuite des années, Esso vous conservera en pleine forme ; de même qu'une voiture bien entretenue, vous ne vieillirez pas sous le signe Esso.

Un des bizuths.

D.N.E.

SECTEUR DE COMPIÈGNE

DÉPART EN RETRAITE DE M. MARCEL AVY

M. Avy est entré à la Société le 1er janvier 1926, au dépôt de Clairoix, en qualité de chauffeur de camions. Il tint cet emploi jusqu'au 27 août 1939, date à laquelle il fut mobilisé à la 909e compagnie de camions réservoirs, celle du regretté capitaine Ponge.

Mis en disponibilité le 30 septembre 1940, il trouva alors du travail chez un de nos clients de Compiègne : les Transports Cécil.

M. Avy reprit ensuite son activité le 16 juillet 1946 toujours comme chauffeur au Secteur de Compiègne. Il y serait encore mais son état de santé lui interdit la conduite de nos camions dont le tonnage va grossissant. Cette raison l'obligea à abandonner ce métier et à chercher un emploi plus en rapport avec ses moyens physiques. Il a été admis à la retraite par anticipation à l'âge de 55 ans.

Nous souhaitons à M. Avy une meilleure santé et d'heureuses années de retraite.

Le train de l'Europe

es divisions

D.S.O.

LÉGION D'HONNEUR

M. J. Borie est décoré par M. Pascarel.

Nommé au *Journal Officiel* du 21 juin 1951, à titre militaire pour hauts faits de résistance à la tête de divers groupes du Maquis, en 1943-1944, au grade de Chevalier de la Légion d'honneur, le lieutenant J. Borie, du Bureau Commercial, au Siège de la D. S. O., avait manifesté le désir de recevoir officiellement sa décoration dans le cadre de sa vie professionnelle.

Cette cérémonie donna l'occasion d'une très sympathique réunion, au cours de laquelle, devant l'Etat-Major de la Division et quelques-uns des camarades personnels du récipendiaire, tour à tour M. Armand, directeur de la D. S. O. et M. Pascarel, adjoint Lubrifiants, parrain du nouveau chevalier, félicitèrent notre collègue de cette distinction qui est accompagnée d'une élogieuse citation.

Au cours de la réunion qui suivit la cérémonie officielle

D.S.E.

LE « STANYL » A LAVÉ LE TRAIN DE L'EUROPE !

Après avoir dégraissé le marché aux poissons de Marseille et les Halles centrales de Paris, le « Stanyl » a élevé son ambition et c'est le train de l'Europe aujourd'hui qu'il a choisi pour prouver l'excellence de ses « arylalkils ».

Nettoyage au Stanyl

DISTINCTIONS

MÉDAILLES D'HONNEUR DU TRAVAIL

Nous sommes heureux de publier les noms d'un certain nombre de nos collègues qui ont reçu récemment la médaille d'honneur du travail pour leurs années de service à la Société.

MÉDAILLES DE VERMEIL (40 ans de services)

MM. GABRIEL BARBIER, D.N.E.
LOUIS LORAT, Dép. Bedford, Marseille
GASTON MARTEAU, Dép. Bedford, Paris
PIERRE PASCAL, D.S.E.

MÉDAILLES D'ARGENT (30 ans de services)

Au siège social :

MM.
MARCEL BANCHEREAU
HENRI CHAUMET
RENÉ DAUMAIL
CHARLES DECROIX
HENRI FAGES
ROBERT GERMAIN
PIERRE GRILLON
MARCEL GUENIFFET
JEAN JAYET
JEAN LEPLAT
J.-G. MERCIER
RENÉ MICHAUD
ROBERT POUDENAS
OLIVIER REGUER
PIERRE REBEL
HENRI VERGEZ

Mmes
JEANNE REVELLIN
ANDRÉA TEILLER

A la Division Nord-Est :

MM. LOUIS DELPECH
LOUIS MALCOURONNE
RAYMOND SIMONIN

A la Division Nord-Ouest :

MM. ROBERT ALBESSARD
ANDRÉ GRANGER
LOUIS MELIET
PIERRE PORCON
MAURICE RIVARD
PIERRE VARLET

Mmes ARNESTINE CAYLA
MADELEINE BILLARD
ANDRÉE CHATILLON

Mlle FRANCINE CATOIRE

A la Division Sud-Est :

MM. ERNEST GROS
LOUIS LAUGIER
MARIUS MICHEL
VINCENT VIOLA

MM. CHARLES DELAUNEY
THÉODORE VIGNERON
ANGEL GOMEZ
LOUIS PORTA

A la Raffinerie de la Mailleraye :

MM. MARCEL AUBERT
RAYMOND BARON
LUCIEN BETTENCOURT
PIERRE GRAVE
JULIEN GUEGAN
RAPHAEL HAREL
RAYMOND OLVRAT
MAURICE OURSEL

A tous et à toutes, nous sommes heureux de présenter nos plus vives félicitations.

gratifications

pour longs services

Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaboratrices et collaborateurs dont les noms suivent, qui ont atteint 20 et 30 années de services à notre Société:

DIRECTION COMMERCIALE

30 ans

M. Roger Couplet, aide-chimiste, usine de Gennevilliers.

DIRECTION DES RELATIONS SOCIALES

30 ans

Mlle May Hutchinson, secrétaire de Direction.

DIRECTION INDUSTRIELLE

20 ans

RAFFINERIE DE PORT-JEROME

M. René Ariège, contremaître aux Expéditions.

M. Marius Cahagne, nettoyeur de vestiaires.

M. Joseph Chenu, chef de Groupes Pompage .

M. Georges Collard, chaudronnier.

M. Christian Delarue, chef d'équipe tuyauteur.

M. Michel Leclerc, cadre au Dépôt Comptabilité.

M. Raoul Leherpeur, contremaître général, Département Entretien.

M. Georges Meurgey, aide-mécanicien.

M. Georges Sellier, chef-opérateur.

M. Albert Servaès, couvreur.

M. Emile van de Voorde, chef d'équipe maçon.

PETITS ÉCHOS DE L'INDUSTRIE PÉTROLIÈRE

SI VOUS AVEZ DU NEZ... VOUS POUVEZ DEVENIR " TASTE-PARAFFINE "

La science, qui nous a gratifiés d'hommes-robots, de cerveaux, d'yeux et d'oreilles mécaniques, n'a pas encore pu trouver le moyen de remplacer notre nez. Aussi, en attendant mieux, devons-nous toujours nous contenter de faire tout simplement et tout bêtement usage de notre odorat lorsque nous désirons nous rendre compte des odeurs de ce qui nous entoure.

C'est ainsi que pour s'assurer que la paraffine qui servira au conditionnement de nombreux produits alimentaires est exempte de toute odeur, un comité de « taste-paraffine » composé de six spécialistes à l'odorat particulièrement sensible, a été créé à la Raffinerie de Bayway de l'Esso Standard Oil Company.

Un des membres du Comité, en tenue de travail, se concentre avec intensité pour s'assurer si les échantillons de paraffine sont exempts de toute odeur.

Tout le monde ne peut prétendre à ce titre qui exige une grande aptitude et beaucoup de pratique. Les six membres du Comité ont de 18 à 40 ans d'expérience en la matière et totalisent 163 ans d'expérience. Le métier comporte aussi de nombreuses servitudes. Une heure avant chaque essai, les spécialistes doivent s'abstenir de fumer. Les rhumes de cerveau condamnent à l'inaction les nez les plus avertis. Quant aux victimes de rhumes des foins, elles devront renoncer à tout jamais à faire carrière dans la corporation des « taste-paraffine » tout comme, du reste, les amateurs d'ail et d'oignon.

Avant chacune des séances du comité, qui se tiennent dans un laboratoire aussi propre qu'une salle de chirurgie, les « olfacteurs » se lavent consciencieusement les mains avec un savon inodore de façon à n'être aucunement influencé dans leur verdict par des éléments extérieurs. A l'aide d'un couteau (désodorisé) un des spécialistes prélève sur chaque « cuvée de paraffine » de fines lamelles d'un échantillon qui sont ensuite disposées sur des feuilles de papier parchemin. C'est alors que commence le travail de nos spécialistes. Se recueillant avec intensité, ils plongent leur nez, à la manière des poulets qui s'abreuvent, dans les échantillons, aspirent profondément, se concentrent, ferment les yeux, interrogent leur odorat et inscrivent sur des petites feuilles leurs observations qui sont ensuite comparées et confrontées. Si des différences d'appréciation apparaissent, elles sont soumises au président du Comité qui compte quarante ans d'expérience. La « cuvée » à laquelle appartient tout échantillon laissant apparaître la moindre odeur est rejetée sans appel et fait l'objet d'un traitement complémentaire.

De toute façon, avant que la paraffine n'atteigne sur l'emballage d'un paquet de beurre ou sur une timbale en carton sa destination finale, elle fait l'objet d'essais mécaniques au cours desquels des machines compliquées vérifient sa teneur en huile, sa résistance, son point de fusion et d'autres caractéristiques essentielles.

Ces machines travaillent à un rythme accéléré, ce que ne peuvent faire nos taste-paraffine car au bout de six essais ils commencent à éprouver une fatigue « olfactive » et les nez doivent se reposer.

Voici les six membres du Comité en pleine activité. Comme nous pouvons nous en rendre compte, ils prennent leur travail très au sérieux.

nominations

DIRECTION COMMERCIALE

M. Georges Auclair est nommé conseiller technique pour les Usines de Lubrifiants, à la Direction Exploitation et Productivité. Ingénieur des Arts et Métiers de Lille, M. Auclair est entré à l'Economique en 1928. Transféré à la Société André Fils en 1931, il est nommé sous-directeur de l'usine de Gennevilliers, puis en 1936 directeur de cette usine à la destruction de laquelle il devra assister en 1944. Les activités « huiles » de la Société étant alors reportées à Aubervilliers, M. Auclair est, en 1945, nommé directeur de cette usine dont il assure la bonne marche pendant cinq ans. L'usine de Gennevilliers étant enfin réédifiée, il s'en voit à nouveau confier la direction et la mise en route le 1er avril 1951.

M. André Douy est nommé directeur de l'usine de Gennevilliers en remplacement de M. G. Auclair à qui d'autres fonctions ont été confiées au siège social (Direction commerciale). Entré chez Fenaille et Despeaux en 1919 en qualité de sous-directeur de l'usine de Rouen, il est nommé en 1928 directeur de cette même usine. Transféré en 1932 à la Raffinerie de Port-Jérôme en qualité de chef du Département Fabrication, il est muté en 1936 à l'usine de Grand- Quevilly en qualité de directeur. Enfin, en mars 1951, il est nommé directeur adjoint à l'usine de Gennevilliers.

M. Jean-Jacques André, précédemment assistant de M. G.-P. Wicart est nommé à la date du 1er janvier 1952 au poste d'assistant de M. M. Kettel, poste de training auprès de la Direction générale, qui se trouvait vacant depuis la nomination de M. J. Armand au poste de directeur de la division sud-ouest. Entré à la Société A. André Fils en 1930, M. J.-J. André effectue des stages dans différents services puis, à son retour du service militaire, continue sa formation par un stage à la Standard Oil Co (New Jersey). Il passe à l'Economique en 1933 et occupe le poste de comptable dans différents secteurs avant de se voir confier le poste de chef de secteur, d'abord à Saintes, puis à Orléans. Par la suite, il exerce les fonctions d'adjoint du directeur régional de Rouen, puis de celui de Marseille, de 1938 jusqu'à la guerre. Mobilisé en 1939, il est affecté à la Direction Générale des Ventes, division Nord, lors de sa démobilisation. En 1943, il est nommé chef de la région Ouest du Département Carburant Forestier. En 1946, il devient chef du Service Publicité et Développement des Ventes, puis en décembre 1946, la Direction du Département Aviation lui est confiée. Enfin, en octobre 1950, il est nommé assistant du directeur commercial, M. G.-P. Wicart.

M. Georges Drillien vient d'être nommé chef du Service Esso-Marine, en remplacement de M. B. Bonnefoi. Ex-ingénieur-mécanicien de la Marine nationale et titulaire de magnifiques états de services récompensés par la Médaille militaire et la Croix de la Légion d'honneur, M. Drillien avait été mis à la retraite en juin 1947, sur sa demande, et était entré à la Société en juin 1949.

DIRECTION APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORTS

M. A. Molle, après trente-quatre ans de services, prendra sa retraite à la fin de l'année. Il a été, sur sa demande, déchargé de la direction des activités Approvisionnements et Transports le 1er janvier 1952. M. Molle continuera d'apporter son concours à notre Société jusqu'au 31 décembre 1952 à titre de conseiller. Entré aux Etablissements Fenaille et Despeaux en 1918, M. Molle est nommé par la suite sous-directeur de la Société « La Pétroléenne » qui leur a fait suite. Passé à l'Economique en 1927 en qualité d'adjoint de M. G.-F.-G. Johnson, il est chargé de l'exploitation et des statistiques. Il collabore à la création et à l'organisation du Bureau central de Coordination comme adjoint de M. S. Scheer. Il participe à ce titre à tous les problèmes que posent la création de l'industrie du raffinage et l'organisation rationnelle de ses débouchés. Dans ce but,

promotions

il prend part à l'élaboration de tous les plans syndicaux concernant les problèmes d'échanges et de reprises et traite en même temps les opérations commerciales qui sont du ressort du B.C.C., tels que les contrats avec le Service des Poudres et les fournitures de gaz butane aux Etablissements Liotard. Pendant la guerre, il est chargé de la direction des Distilleries de France. Outre ces activités, il représente notre Société dans les Conseils des différentes Compagnies de stockage et de distribution dans lesquelles la S.F.P. a des intérêts. Enfin, en mai 1946, il est appelé à la direction des Approvisionnements et Transports.

M. H.-F. Thémoin, précédemment adjoint de M. A. Molle, est promu, à la date du 1er janvier 1952, directeur adjoint pour les activités Approvisionnements et Transports, désormais placées sous la direction de M. R.-B. Young. Entré à l'Economique en 1922 en qualité d'adjoint de M. D.-G. Slater, à cette époque chef du Service des Crédits, il devient peu après assistant du chef de la Comptabilité. Il est chargé en 1925 de créer le Service des Achats de l'Economique, service qui devient, en 1929, l'Organe central d'Achats des Sociétés se rattachant à la Standard Franco-Américaine de Raffinage. Ce service a dû, notamment, assumer toute la charge de l'approvisionnement du matériel nécessaire à la construction de la Raffinerie de Port-Jérôme de 1930 à 1933. Par le jeu des fusions successives des Sociétés du Groupe S.F.A.R., le Service des Achats devait devenir le Département des Achats de la Standard Française des Pétroles, qui est, en outre, chargé des achats en France pour le compte de la Standard Oil Co (N.-J.). Enfin, en 1946, M. H.-F. Thémoin est nommé adjoint de M. A. Molle.

M. Benjamin Bonnefoi vient d'être confirmé dans ses fonctions d'adjoint général à M. A. Duval, chef du Département Navigation. Ex-Ingénieur en chef mécanicien de la Marine nationale, officier de la Légion d'honneur, il avait été engagé par la S.F.P. en 1947 en qualité de chef du Service-Esso-Marine.

M. Louis Bédard est nommé, à partir du 1er janvier 1952, adjoint de Coordination au Département Navigation et est chargé, en cette qualité, des relations avec l'Esso Transportation Co et l'Esso Shipping Co.

M. R. Choussat est nommé, à partir du 1er janvier 1952, adjoint Relations sociales du Département Navigation. Il s'occupera de toutes les questions sociales concernant le personnel navigant, maritime et fluvial.

DIRECTION JURIDIQUE

M. Roland de Chamberet vient d'être nommé chef du Service " Courtages et Polices " au Département des Assurances et Accidents, fonction qu'il remplissait depuis son affectation à ce Département au 1er novembre 1950.

DIRECTION INDUSTRIELLE

Raffinerie de La Mailleraye.
M. Maximilien Batel, inspecteur métal, a été promu Cadre. Entré à notre Société en 1918, il fut affecté au Service Laboratoire, puis au Service Entretien, d'abord comme soudeur, puis plus particulièrement chargé de l'entretien des installations du Service Fabrication. Transféré à ce Service en 1935 en qualité de contremaître à l'Atelier de stockage et de conditionnement, il y reste jusqu'en 1948, date à laquelle il est nommé inspecteur métal de la Raffinerie.

Raffinerie de Port-Jérôme.
M. Jean Naulot vient d'être nommé employé qualifié au Groupe Testing du Département Technique. Il était entré à la Société en janvier 1950.

Petites annonces logement

La crise du logement est hélas suffisamment présente à l'esprit pour que nous nous en occupions nous aussi, par l'intermédiaire de l' « Esso Revue ». Certains d'entre nous ont peut-être une villa à louer ou à vendre, un appartement à échanger ; c'est pourquoi nous n'avons pas cru inutile d'ouvrir nos colonnes pour faciliter, au sein de la « grande famille », ces échanges ou ces locations. Notre seul vœu est que cette rubrique puisse nous aider les uns les autres à trouver, qui sait, l'appartement ou le pavillon de nos rêves.

● **Echange par achat.**

Banlieue N.O. à 10 m. gare, 17 km. Paris. Pavillon sur cave, 5 pièces, salle de bains, cuisine, grand jardin,

contre :

Achat d'un appartement de 3 pièces, cuisine, à Neuilly ou Paris 17e, 8e, 16e ou 9e.

Ecrire à Mlle Luce Gondet, 12, rue du Tir, Maisons-Lafitte (Seine-et-Oise)

● **Echange, achat ou location.**

Propriété en parfait état, sise en Seine-et-Marne, 50 km. de Paris (cars directs à 2 minutes de la maison) ; 10 km. gare Verneuil-l'Etang (Paris-Est), comprenant 5 pièces, cuisine, eau, électricité, jardin avec arbres fruitiers (conviendrait à retraité ou week-end) ;

contre :

Location d'un logement ensoleillé à Paris : 2 pièces, cuisine, eau, gaz, électricité, w.-c. (quartier indifférent).

Détail : maison sise à Grand-Bréau par Courpalay (Seine-et-Marne), gare Verneuil-l'Etang à 10 km. (Paris-Est), cars directs Paris. Contenance : 805 m², jardin verger, 29 arbres fruitiers, 2 tilleuls (ombrages). Rez-de-chaussée : entrée 3,40 × 0,95 ; cuisine 4,75 × 3 ; salle à manger 5,70 × 3,40 ; une pièce tous usages : 4,75 × 2,50. Premier étage : 3 chambres : 4,70 × 3,40, 4,75 × 3, 4,95 × 2,50, grenier au-dessus. Resserre attenant à la maison formant cave, grenier au-dessus, eau sur l'évier, 2 prises d'eau dans le jardin, électricité, cabinets d'aisance dans le jardin avec fosse, clos de murs, grille d'entrée et grillage, possibilité garage. Maison complètement indépendante des voisins par la construction, vue dégagée. Tous les fournisseurs de Courpalay (1 km. 200) et des environs s'arrêtent devant la porte. Facilité d'approvisionnement sur place chez les producteurs. Piscine moderne de plein air à Courpalay (1er prix de Seine-et-Marne). Chasse et pêche (étang à proximité).

Pour visiter, **prévenir 48 heures à l'avance :** *M. A. Roffé, Grand-Bréau par Courpalay (Seine-et-Marne).*

DU NOUVEAU POUR LES PRÊTS ET LES PRIMES A LA CONSTRUCTION

Les prêts et les primes à la construction ont fait l'objet de mesures de revalorisation qui paraissaient indispensables après la hausse générale du coût des matériaux de construction. Les prêts à la construction, qui ne pouvaient dépasser 60 % du coût des travaux de construction, pourront maintenant atteindre le plafond maximum de 70 % (honoraires et frais accessoires compris).

Une autre mesure donne une certaine ampleur au prêt à la construction pratiqué par crédit foncier. Désormais, le *prix d'achat du terrain*, les frais de mise en état de viabilité, les dépenses destinées à la création d'espaces verts, les frais exceptionnels d'infrastructure et de fondations spéciales dont les projets auront été approuvés par le M.R.U., pourront être *compris dans le prix total* du coût de la construction.

LES PRIMES A LA CONSTRUCTION

De leur côté, les primes à la construction bénéficient d'une revalorisation assez importante pour les constructions neuves. La prime qui n'était que de 500 francs par mètre carré de surface habitable a été portée à *600 francs par mètre carré.*

Parallèlement, le taux de la prime pour les surélévations et les additions de construction est porté à 480 francs par mètre carré et pour les achèvements de construction à 300 francs par mètre carré.

Les textes faisant entrer en application ces nouvelles mesures ont été publiés au *J.O.* du 16 janvier 1952 (p. 680 et suivantes).

ERRATUM

Dans l'article que M. Lucien Gaillard avait eu la gentillesse de rédiger pour l'*Esso Revue* et que nous avons fait paraître dans le N° 49 de janvier 1952, sous le titre « La Maternelle des Contribuables », deux « coquilles » d'imprimerie se sont glissées. Que nos lecteurs veuillent bien nous en excuser et lire à la 10e ligne du 1er paragraphe de la 1re colonne à gauche :

pour ce faire... au lieu de : pour se faire,

et à la 2e colonne, 39e ligne : 18 % *au lieu de* 19 %.

Sports

Vol à voile. Le 25 S est encore au bout du câble, bientôt on va larguer. Un vrai régal !

B.V. a essayé le N.C. bonne voiture ! Allez, à toi, Germain !

En y mettant le pied, on doit pouvoir boucler ça ! la « brioche », voilà l'ennemie !

Equipe vol à voile. L'ambiance "aviation" est vraiment sympathique.

M. R. LEVATOIS REÇOIT LA MEDAILLE D'OR DE LA COUPE PORT-JERÔME 1951

M. R.-B. Young a procédé à la remise d'une médaille d'or à M. R. Levatois au titre de capitaine de l'Equipe française de Lawn-Tennis, vainqueur de la Coupe Port-Jérôme en 1951.

Le président tient à rappeler qu'en dehors de son rôle de capitaine de l'Equipe française, le nom de M. R. Levatois reste attaché à la renaissance et aux réalisations du Club de Port-Jérôme dont il a été le premier président après guerre.

« Esso-Revue » est heureux de féliciter vivement le sympathique capitaine Levatois.

A la verticale du terrain. On aperçoit au fond la raffinerie ; on se sent toujours dans le bain.

Equipe vol à voile. On rentre au hangar. Encore une belle journée de passée, vivement la prochaine.

L'ESSOR DE LA SECTION AVIATION DE PORT-JÉRÔME

Si la création de la Section Aviation d'Esso Sports remonte à deux ans, on ne tiendra pas rigueur aux dirigeants de n'avoir pas enregistré des résultats intéressants au cours de ces deux saisons, car ils commencent seulement à recueillir le fruit de leurs efforts.

Pour qui n'est pas néophyte en matière d'aviation, il est aisé de comprendre les difficultés de la création de cette section.

Les quelques « mordus » du début ont bien vite groupé autour d'eux une trentaine de candidats aux évolutions aériennes et, peu de temps après, une solide équipe, formée de bons éléments, pouvait s'initier aux joies indescriptibles du pilotage.

Bien sûr, il ne s'agissait pas, pour cette jeune section, de louer un terrain, de l'équiper en matériel, d'acheter avions, planeurs, treuil, voiture de piste, etc.

Elle se plaça donc sous la tutelle de l'Aéro-Club Jean Maridor du Havre, qui acceptait de mettre à sa disposition son terrain de Saint-Romain, situé à 20 km. de Port-Jérôme, ses avions, ses planeurs, son matériel de lancer et, ce qui n'est pas le moins important, son moniteur.

Ainsi donc, grâce à la compréhension des dirigeants Havrais, la Section pouvait prendre son essor.

En vol à voile, 35 élèves reçurent leurs licences au début de la saison ; en vol avion, 6 candidats préparèrent leur 1er degré.

Quoique nous n'ayons pas bénéficié de conditions atmosphériques très favorables, la saison 1951 compte parmi les bonnes et, en ce qui concerne la Section Esso, nous avons pu enregistrer près de 600 lancers pour le vol à voile et 70 sorties pour le vol avion. Ces résultats sont très intéressants si l'on pense que cinq mois seulement furent favorables.

En quoi consiste notre activité ?

Chaque samedi après-midi et, quand les journées sont longues, deux fois par semaine, le soir, un camion emmène au terrain les élèves pilotes qui, avec une discipline sportive que j'ai plaisir à vanter et une camaraderie que l'on se plaît à trouver dans les milieux aéronautiques, se livrent non seulement aux plaisirs du vol à voile et de l'avion, mais à ceux plus obscurs des manœuvres au sol.

Si le but à atteindre est de faire voler les planeurs et les avions, on imagine assez mal le travail à effectuer au sol pour arriver à ces résultats ; conduite du treuil, remorquage des câbles de lancer, mise en piste du matériel volant, signalisation d'envoi, retour au hangar des planeurs et avions, entretien du matériel, planeurs, avions, véhicules, parachutes, etc.

C'est donc un véritable travail d'équipe que l'on demande à chacun et le maximum a été obtenu dans ce domaine cette saison.

Au point de vue sportif, chaque élève doit, au minimum, avoir 60 lancers avant d'être « lâché » en planeur monoplace. Les éléments qui composent notre « escadrille » n'en sont pas encore là, mais le réputé moniteur qui nous forme espère en « lâcher » une bonne dizaine aux tout premiers jours de la prochaine saison. Après nos débuts sur planeur biplace C 25 S nous sommes passés sur C 800 et les « lâchers » auront lieu sur E 301.

Je ne sais si je dois vous parler du plaisir que l'on éprouve en avion, car beaucoup connaissent déjà cette sensation, ce que je n'omettrai pas, c'est de vous engager à prendre le baptême en planeur. C'est une sensation tellement agréable qu'on ne peut l'imaginer.

Evoluer sur un oiseau de toile et de bois, dans un silence que seul le sifflement empêche d'être complet et cela avec une grâce que les plus difficiles admirent, voici en peu de mots ce qu'est le vol à voile ; n'est-ce pas là un sport qui mérite encouragement ?

En ce qui concerne l'avion, l'équipe est plus restreinte ; le prix élevé de l'heure de vol, sensiblement augmenté à la suite du nouveau prix de l'essence, est un handicap. Pour se livrer à ce sport coûteux et pour atteindre le premier degré, il faut, hélas, dépasser largement le cadre de l'argent de poche ! C'est la seule raison qui nous oblige à renoncer à grossir notre équipe vol moteur.

Dans un avenir prochain, si notre Club est généreux, peut-être pourrons-nous envisager la construction, de nos mains, d'un avion économique, c'est là notre grand désir.

A tous ceux que les sports de l'air intéressent, nous disons : si vous venez à Port-Jérôme, demandez à l'escadrille « Esso-Sports » de faire un petit tour de planeur ou d'avion. Ses futurs pilotes se feront un plaisir... en vous confiant, pour l'instant, aux mains de leur moniteur, de vous procurer cette joie, en attendant que vous pilotiez vous-même !

VIRMONTOIS, Raffinerie de Port-Jérôme.

Equipe vol à voile. On attend les câbles, le « faux » moniteur semble à l'aise, Jeannot, lui, fraternise !

RICHESSES DU SPORT

« C'était formidable ! On a gagné, après avoir joué une heure sous la pluie, avec de la boue jusqu'aux chevilles ! »

Les joies du sport, diront les sceptiques !

Ce résumé de match, qui ressemble à beaucoup d'autres, est fait d'une manière simple qui n'appelle pas un étonnement admiratif. Et c'est beaucoup mieux comme cela. C'est simplement, en fait, un curieux acte de foi et un fait divers. Que ne montre-t-on le même enthousiasme et le même désintéressement en toutes choses ! Celui qui pratique les sports garde, dans la vie, cette jeunesse de caractère qu'il connaît sur les terrains et ne dit-on pas communément que ces sentiments sont l'apanage de la jeunesse ?

Avez-vous jamais eu la curiosité de vous intéresser à l'âge moyen des membres actifs du Club ? Il oscille entre 16... et 40 ans. Preuve absolue, semble-t-il, des satisfactions que l'on peut retirer des efforts physiques librement consentis.

Tel qui n'est pas sportif peut en juger !

Tout ceci s'explique peut-être par cet autre sentiment commun à tous les participants d'une même activité : la camaraderie sportive. L'amitié durable est une chose assez rare et il a bien fallu lui trouver ce synonyme plus souple. Nous avons tous éprouvé, ne serait-ce qu'à la rentrée des classes (on n'oublie pas de tels souvenirs) la satisfaction de retrouver les « copains ». Il n'y a rien de changé dans l'univers sportif et chaque rencontre du samedi est un plaisir renouvelé tout au long de la saison... Et puis, un jour, il faut cesser ce genre d'activités. L'âge prend le dessus sur la condition physique. On disparaît de la scène pour prendre place parmi les spectateurs, car il n'est pas question de tout abandonner. On retrouve dans la galerie les vieux camarades et on rajeunit ensemble, à l'évocation des exploits passés et des souvenirs communs.

Si le sport avait besoin de justifications, ce serait la meilleure.

E. FERRER (Département Approvts Pétroliers).

ENTRE-NOUS

NAISSANCES

AU SIÈGE SOCIAL

JEAN-LUC .. *fils de M. Jacques Anselme, Département Navigation.*
ELISABETH .. *3e enfant de M. Jacques Delombre, Départ. et Constr.*
DOMINIQUE. *fille de M. Michel Dulondel, Comptabilité Navigation.*
JACQUELINE .. *2e enfant de M. Fernand Fenaille, Service Immobil.*
FRÉDÉRIC *fils de Mme et M. Pierre Gagnaire, Département Inspection ....et Normalisation et Département Transports.*
MURIEL .. *fille de M. Pierre Gendron, Départ. Constr. et Entretien.*
JEAN-CLAUDE. *2e enfant de M. Claude Girolami, Dép. Navigation.*
JACQUES. *2e enfant de M. Jacques Lecombe, Départ. Constr. et Entret.*
DOMINIQUE. *fille de M. Jean-Louis Mercier, Dép. Approvis. Pétroliers.*
JEAN-PIERRE. *fils de Mme Marie-Louise, Dép. Retraites et Séc. Sociale.*
DOMINIQUE .... *5e enfant de M. Georges Ponce, Service Stocks.*
MICHEL . *fils de M. Raymond Rispail, Départ. Const. et Entretien.*
JEAN-MICHEL. *2e enfant de M. Charles Ronceray, Départ. Navigation.*
PATRICK .... *fils de M. Jean Soubiran, Direction Commerciale.*
JEAN-MARC. *2e enfant de M. Claude Villers, Département Bedford.*

DIVISION NORD-EST

BRIGITTE .... *fille de M. Pierre Blouet, Siège division.*
JEAN-ALAIN .... *fils de M. Jean Cavé, Secteur de Nancy.*
BERNARD .... *fils de M. Jean Chevalot, Secteur de Reims*
MARIE .... *fille de M. Victor Falk, Secteur de Strasbourg.*

DIVISION SUD-EST

CHRISTIANE .... *fille de M. Félicien Cours, E.S.A. Marignane.*
DANIEL .... *fils de M. Pierre Gendre, Port-St-Louis-du-Rhône.*

RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

EVELYNE .... *fille de M. Louis Audièvre.*
MARIE-JOSÉ .... *3e enfant de M. Maurice Bazin.*
DOMINIQUE .... *4e enfant de M. René Beaudoin.*
DANIELLE .... *4e enfant de M. Henri Devaux.*
JEAN-JACQUES .... *fils de M. Bernard Edel.*
FRANÇOISE .... *4e enfant de M. Jean Hauchecorne.*
GERMAINE .... *6e enfant de M. Abel Hedouin.*
PIERRE .... *3e enfant de M. Max Lecoq.*
MICHEL .... *3e enfant de M. Raymond Lenoble.*
AGNÈS .... *fille de M. Emilien Levieux.*
ALAIN .... *4e enfant de M. André Obled.*
EDITH .... *3e enfant de M. André Renaux.*
CHANTAL .... *fille de M. Jean-Baptiste Signouret.*

DÉCÈS

Nous avons appris avec peine le décès de M. Georges Calmette à la suite d'une longue et pénible maladie.

Entré à la Cie Générale des Pétroles en 1933, il avait été successivement employé à Perpignan, puis à Nimes, Chef d'Agence à Auch puis Inspecteur des Dépôts. En juin 1949, il avait dû interrompre son service en raison de la grave affection qui vient de l'emporter. MM. M. Furnon et G. Gobert représentaient la Société aux obsèques. M. Calmette laisse une femme et deux enfants.

M. Roger Plousey a été victime d'un accident mortel de motocyclette.

Entré à la Société en 1946 en qualité de dessinateur d'Etudes au Département Construction et Entretien, il avait été nommé dessinateur projeteur en 1948. Il laisse une femme et deux jeunes enfants.

La Société était représentée aux obsèques par MM. P. Ducrest, G. Lebrun, R. Teiller, G. Mercier.

Esso Revue, qui a publié plusieurs articles de M. Plousey relatifs à la Commission Jeunes et aux Vacances, présente à Mme Plousey et à la famille de notre jeune collègue disparu ses condoléances les plus sincères.

D'autres collègues ont été frappés dans leur affection et nous font part du décès :

M. Lucien Ballet-Baz, Chef du Service Formation Professionnelle à la Raffinerie de Port-Jérôme, de son père.

M. Roger Neveu, Ingénieur à la Raffinerie de Port-Jérôme, de sa mère.

M. René Laine, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de sa femme.

M. Elysée Somon, de la Raffinerie de La Mailleraye, de son fils Francis.

M. Marcel Pupier, du Service Coopérative de l'Usine de Gennevilliers, de sa mère.

Mme Denise Fadeuilhe, de l'Usine de Gennevilliers, de son mari.

M. Georges Labri, de la Région Parisienne, de son père.

Mme Anne-Marie Mouron, des Graisseurs Mécaniques d'Aubervilliers, de sa mère.

M. Lucien Foussereau, Chef de la Section Ventes et Stocks du Siège de la Division Nord-Est, de sa mère.

Mlle Malvina Lahure, du Secteur de Cambrai, de sa mère.

M. Alexandre Baille, de la Section Comptabilité Clients du Siège de la Divison Sud-Est, de sa mère.

M. Maurice Thomas, du Département Construction et Entretien, de sa belle-mère.

Mme Renée Vetillard, du Département Produits Noirs, Bunkers et Brûleurs, de sa fille Renée.

M. Claude Rambault de Barallon, Mme P. Fargues et Mlle Suzanne Rambault de Barallon, de leur père.

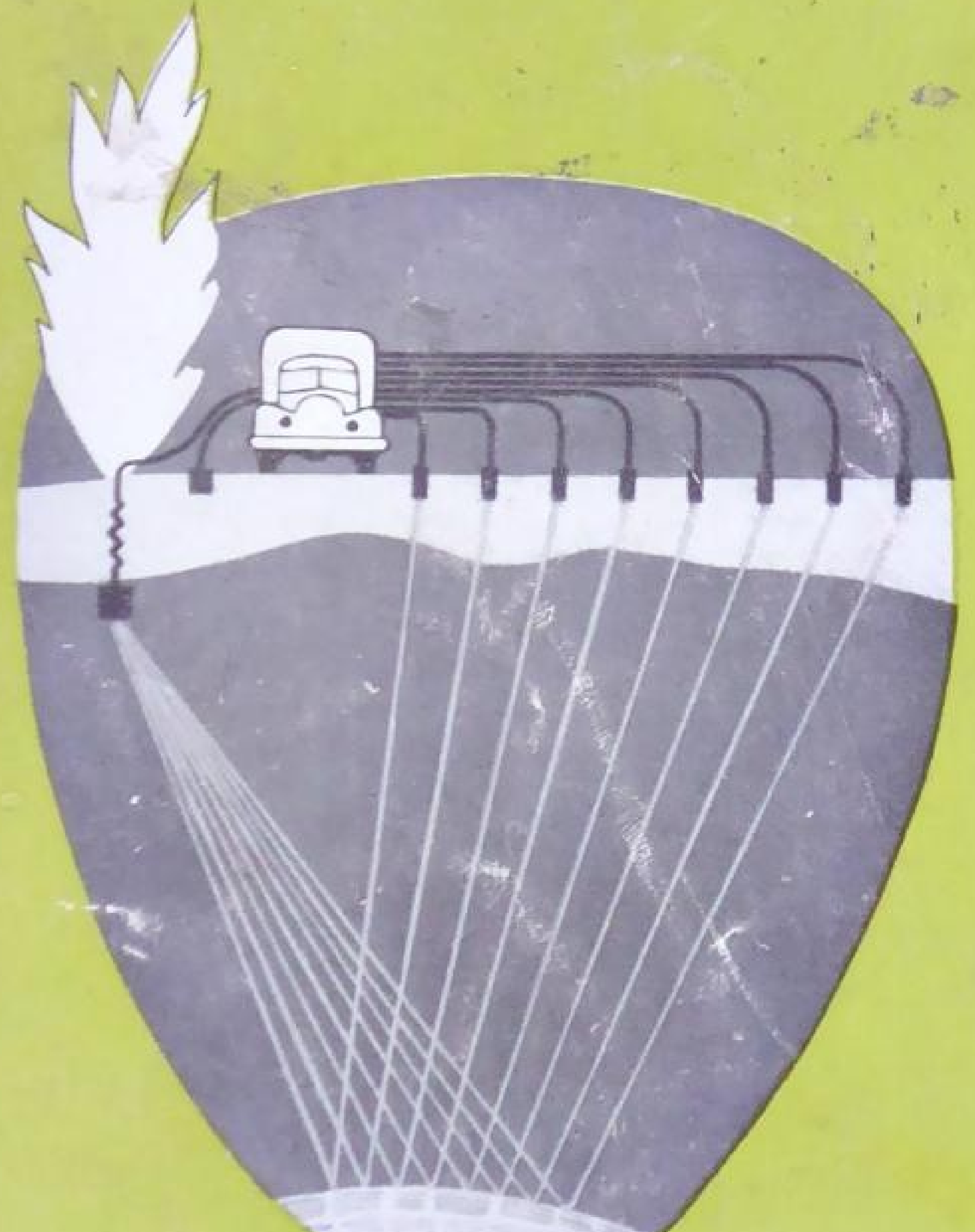
Mme Dupont, du Chaland « Béthunois », de sa mère.

M. Marcel Thery, du Chaland « Cambrésien », de sa mère.

RÉD EN CHEF-GÉRANT : P. MOREL. ÉDIT. SODICO-PARIS. RÉGIE DE CE DÉPOT LÉGAL, 1er TRIM. 1952. IMP. LANG, BLANCHONG ET Cie, 30, R. DU POTEAU, PARIS

3. La recherche

Du sommet de cette colline, en Colombie, un géologue étudie la configuration de la région avoisinante où une prospection rapide a permis de déceler des indices de pétrole. Des recherches plus précises vont être nécessaires à présent.



Le **sismographe**, utilisé pour enregistrer les tremblements de terre, sert aussi à la prospection des gisements pétroliers. L'explosion de charges de dynamite (tremblement de terre en miniature) produit des ondes qui, après s'être réfléchies sur les couches rocheuses du sous-sol, sont enregistrées par un sismographe monté sur un camion. L'angle suivant lequel ces ondes sont renvoyées à la surface, ainsi que leur vitesse de propagation, indiquent aux prospecteurs la constitution géologique probable du terrain. Cette méthode, utilisée généralement en dernier lieu, donne aux prospecteurs des indications très précises.

Dans le nord du Canada, sur une île aride, ce géomètre effectue un relevé topographique du terrain, qui servira à l'établissement de la **carte géologique**, indispensable à tous les travaux de prospection qui vont maintenant être entrepris.

Le géologue utilise de nombreux instruments. Nous le voyons ici employant l'appareil qui sert à mesurer la **déclivité** d'un affleurement, une des indications qui permettent d'établir le relevé très précis des formations rocheuses du sous-sol.

Le **magnétomètre** enregistre, en surface, les variations du magnétisme terrestre, dues à la teneur en fer de certaines roches et à leur profondeur. Ainsi peuvent être localisées et même identifiées ces diverses formations souterraines.

Les roches du sous-sol, suivant leur masse et leur nature, modifient l'effet de la pesanteur. Le **gravimètre**, en mesurant avec précision à la surface ces variations, fournit des indications sur la profondeur et la nature de ces formations.

Rien ne saurait arrêter les hommes du pétrole dans leur incessante prospection des richesses du sous sol. De l'hélicoptère au chameau, aucun moyen de transport ne leur est étranger et ils sont parfois les premiers à explorer certaines régions du globe. Ils utilisent, pour la recherche des formations pétrolifères, d'ingénieux instruments qui "auscultent" le sous-sol à des centaines de mètres de profondeur. De grands progrès ont été réalisés depuis l'époque héroïque où la prospection se faisait d'une façon entièrement empirique. Perfectionnant de plus en plus leurs techniques, les hommes du pétrole trouvent chaque jour de nouvelles ressources mais, à n'en pas douter, bien d'autres restent à découvrir, dans toutes les régions favorables du globe terrestre...